01000412202050112

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 41**

22 Φεβρουαρίου 2005

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3315

Κύρωση της Τελικής Πράξης της Διπλωματικής Συνδιάσκεψης σχετικά με το Πρωτόκολλο Ενοποίησης της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της Αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960 σε συνέχεια των διαφόρων τροποποιήσεων που έγιναν.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνονται και έχουν την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος:

α) η Τελική Πράξη της Διπλωματικής Διάσκεψης (Βρυξέλλες, 27 Ιουνίου 1997) σχετικά με το Πρωτόκολλο Ενοποίησης της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της Αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960 (Ν. 1776/1988, ΦΕΚ 102 Α) σε συνέχεια των διαφόρων τροποποιήσεων που έγιναν (1970, 1978, 1981),

β) Οι τροποποιήσεις που έγιναν από τη Διπλωματική Διάσκεψη της 27ης Ιουνίου 1997,

γ) το Πρωτόκολλο Ενοποίησης της Διεθνούς Σύμβασης και

δ) Το ενιαίο κείμενο της Σύμβασης που ενσωματώνει τα κείμενα της υφιστάμενης Σύμβασης τα οποία παραμένουν σε ισχύ και τις τροποποιήσεις που έγιναν από τη Διπλωματική Διάσκεψη της 27ης Ιουνίου 1997 μετά των Παραρτημάτων αυτής, το κείμενο των οποίων σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

FINAL ACT

OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE ON THE PROTOCOL
CONSOLIDATING THE EUROCONTROL INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO
CO-OPERATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION
OF 13 DECEMBER 1960, AS VARIOUSLY AMENDED
(Brussels, 27 June 1997)

FINAL ACT

OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE ON THE PROTOCOL CONSOLIDATING THE EUROCONTROL INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO CO-OPERATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION OF 13 DECEMBER 1960, AS VARIOUSLY AMENDED
(Brussels, 27 June 1997)

THE PLENIPOTENTIARIES OF:
THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
THE KINGDOM OF BELGIUM,
THE REPUBLIC OF BULGARIA,
THE REPUBLIC OF CYPRUS,
THE REPUBLIC OF CROATIA,
THE KINGDOM OF DENMARK,
THE KINGDOM OF SPAIN,
THE FRENCH REPUBLIC,
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,
THE HELLENIC REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF HUNGARY,
IRELAND,
THE ITALIAN REPUBLIC,
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,
THE REPUBLIC OF MALTA,
THE PRINCIPALITY OF MONACO,
THE KINGDOM OF NORWAY,
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
THE PORTUGUESE REPUBLIC,
ROMANIA,
THE SLOVAK REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF SLOVENIA,
THE KINGDOM OF SWEDEN,
THE SWISS CONFEDERATION,
THE CZECH REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF TURKEY,

Assembled at Brussels on 27 June 1997;

Have decided to incorporate in the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation, as amended at Brussels in 1981, the amendments which are set out in Annex 1 to the present Final Act;

Have adopted the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation, which was opened for signature on 27 June 1997, and which is set out in Annex 2 to the present Final Act;

Requests the Director General of EUROCONTROL to take all practical measures, in co-operation with Contracting Parties, to provide assistance, if requested, in the process of ratification, acceptance or approval of the aforesaid Protocol.

II. Resolution on early implementation of the Protocol

The Conference,

Assembled at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;

Having unanimously adopted the aforesaid Protocol;

Having noted the decisions taken by the Ministers of Transport of the member States of the European Civil Aviation Conference (ECAC) meeting in Copenhagen on 14 February 1997 regarding the ECAC Strategy;

Having noted the invitation by the ECAC Ministers of Transport to the EUROCONTROL Permanent Commission to consider arrangements for the implementation in advance of the revised EUROCONTROL Convention as proposed in the ECAC Strategy;

Recognising the need for an early implementation, where appropriate, of certain provisions in the revised Convention in order to entrust the EUROCONTROL Organisation and in particular its Agency with the roles and duties as reflected in the ECAC Institutional Strategy;

Reconfirming their commitment to attain, through the provisions of the revised Convention and in close cooperation with all parties concerned, a safe and efficient European air traffic management system as well as an efficient common route charges system;

Urges all Contracting Parties to participate, to the fullest extent possible, in the realisation of the early implementation of certain provisions in the revised Convention.

Have adopted the following joint declarations:

I. Joint Declaration on the draft EUROCONTROL regulation on Data Protection

The Conference,

Assembled at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;

Having unanimously adopted the aforesaid Protocol;

Having noted the draft EUROCONTROL Regulation on Data Protection;

Makes the following joint declaration:

The signatory States undertake to ensure that an internal data protection regulation of the EUROCONTROL Organisation will be approved by the Council at the earliest possible opportunity.

Have noted the following statement by the Kingdom of the Netherlands, on behalf of the European Community Member States, Members of EUROCONTROL:

"The European Community Member States, Members of EUROCONTROL, declare that their signature of the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation, which was opened for signature on 27 June 1997, and which is set out in Annex 2 to the present Final Act is without prejudice to the Community's exclusive competence in certain areas covered by that Convention and to the Community's membership of EUROCONTROL for the purpose of exercising such exclusive competence.";

Have noted the following statement by the Kingdom of Belgium:

"While signing this text without entering any formal reservation, the Kingdom of Belgium hereby declares that it attaches particular importance both to airspace being organised in such a way as to guarantee that there will be no discrimination in the accessibility of its airports, and to the promotion of dialogue between the social partners.";

Have noted the following statement by the Hellenic Republic:

"The Hellenic Republic signs the Final Act of the Diplomatic Conference on the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, on the understanding that the implementation and application of the provisions of the aforesaid Protocol must be in conformity with the ICAO legal framework and procedures.";

Have noted the following statement by the Federal Republic of Germany:

"The Federal Republic of Germany considers it essential that EUROCONTROL's future Regulation on data protection meet at least the standard of the European Community Directive on data protection.

There must be a guarantee that personal data transmitted by the Organisation to a Contracting Party should be afforded by the said Contracting Party the same protection as that provided for by the above-mentioned Regulation.";

Have adopted the following resolutions:

I. Resolution urging Member States to ratify the Protocol at their earliest convenience

The Conference,

Assembled at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;

Having unanimously adopted the aforesaid Protocol;

Considering that it is highly desirable that the aforesaid Protocol should come into force as soon as possible;

Urges all Contracting Parties to ratify, accept or approve the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation as soon as possible;

II. Joint Declaration on the necessary steps to establish a transparency function for the Council Audit Board and to ensure its introduction in the context of early implementation of the Protocol

The Conference,

Assembled at Brussels on 27 June 1997 for the purpose of adopting the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation;

Having unanimously adopted the aforesaid Protocol;

Having noted the provisions in the aforesaid Protocol with regard to the creation of an efficient and autonomous management structure for the EUROCONTROL Agency that will assist in ensuring an efficient, streamlined and transparent decision making mechanism for ATM in Europe in accordance with the ECAC institutional Strategy for ATM in Europe;

Having noted that the EUROCONTROL Agency is the organ responsible for achieving the objectives and performing the tasks laid down in the Convention or by the governing bodies of EUROCONTROL;

Recognising the desirability of enabling the EUROCONTROL Agency to ascertain an adequate level of transparency in the management structure through a Board with the appropriate terms of reference;

Makes the following joint declaration:

The signatory States undertake to take the necessary steps to establish a transparency function for the Council Audit Board as referred to in Article 7.5 of the Convention and to further ensure its introduction in the context of the early implementation of certain provisions of the consolidating Protocol.

IN WITNESS WHEREOF, the Plenipotentiaries have signed the present Final Act.

DONE at Brussels, this 27th day of June 1997, in a single original, which shall remain deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the Governments of the other signatory States.

For the Federal Republic of Germany,

For the Republic of Austria,

For the Kingdom of Belgium,

For the Republic of Bulgaria,

For the Republic of Cyprus,

For the Republic of Croatia,

For the Kingdom of Denmark,

For the Kingdom of Spain,

For the French Republic,

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

For the Hellenic Republic,

For the Republic of Hungary,

For Ireland,

For the Italian Republic,

For the Grand Duchy of Luxembourg,

For the Republic of Malta,

For the Principality of Monaco,

For the Kingdom of Norway,

For the Kingdom of the Netherlands,

For the Portuguese Republic,

For Romania,

For the Slovak Republic,

For the Republic of Slovenia,

For the Kingdom of Sweden,

For the Swiss Confederation,

For the Czech Republic,

For the Republic of Turkey

ANNEX 1 to the FINAL ACT

AMENDMENTS

MADE BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE OF 27 JUNE 1997

AMENDMENTS MADE BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE
OF 27 JUNE 1997

Article I

The EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as amended by the Additional Protocol of 6 July 1970, in turn amended by the Protocol of 21 November 1978, all amended by the Protocol of 12 February 1981, hereinafter called "the Convention" is amended as provided in the following articles.

Article II

Paragraphs 1 and 2 of Article 1 of the Convention shall be replaced by the following :

"*Article 1*

1. *In order to achieve harmonisation and integration with the aim of establishing a uniform European air traffic management system, the Contracting Parties agree to strengthen their co-operation and to develop their joint activities in the field of air navigation, making due allowance for defence needs and providing maximum freedom for all airspace users consistent with the required level of safety in the provision of cost-effective air traffic services, and taking into account the need to minimise, where this is feasible, inter alia, in operational, technical and economic terms, any adverse environmental impact.*

   The pursuit of these objectives shall not prejudice the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory nor the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defence in its national airspace.

   To this end, they agree:

   (a) *to determine a European policy in the air traffic management field, involving the definition of strategies and programmes whose objective is to develop the capacity needed to meet the requirements of all civil and military users in a cost-effective manner while maintaining the required level of safety;*

   (b) *to commit themselves to the establishment of specific targets regarding the efficiency and effectiveness of air traffic management operations in the Flight Information Regions listed in Annex II to this Convention in which States, pursuant to the relevant provisions of the Convention on International Civil Aviation, have agreed to provide air traffic services without prejudice to the principles of free movement in airspace not subject to the sovereignty of the States which result from conventions, international agreements, and the rules or principles of customary public international law;*

   (c) *to introduce an air traffic management performance review and target setting system;*

   (d) *to implement a common convergence and implementation plan for air navigation services and facilities in Europe;*

   (e) *to adopt and apply common standards and specifications;*

   (f) *to harmonise air traffic services regulations;*

(g) to develop the available capacity to meet the air traffic demand and to ensure its most effective utilisation through the joint establishment, operation and development of a common European air traffic flow management system, in the framework of the introduction of a uniform European air traffic management system;

(h) to encourage common procurement of air traffic systems and facilities;

(i) to implement a common policy for the establishment and calculation of charges levied on users of en route air navigation facilities and services, hereinafter called "route charges";

(j) to implement a mechanism, separate from service provision, for the multilateral development and harmonisation of a safety regulatory regime in the field of air traffic management within a total aviation safety system approach;

(k) to participate in the design, the implementation and the monitoring of a global navigation satellite system;

(l) to identify new possibilities for common actions in the field of design, implementation, monitoring or operation of systems and services in air navigation;

(m) in the context of a "gate-to-gate" concept, to develop an overall policy and an appropriate, efficient and effective process for the strategic design and planning of routes and airspace.

2. *For this purpose they hereby establish a "European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)", hereinafter called "the Organisation", which shall act in co-operation with the national civil and military authorities and the user organisations. The Organisation shall comprise three organs:*

(a) a General Assembly, which shall constitute the organ responsible for the formulation and approval of the Organisation's general policy, including:

(i) the common policy for route charges and the Organisation's other charges activities;

(ii) the performance review and assessment functions of the Organisation;

(iii) the setting of objectives for the Organisation, including those of standardisation, planning, performance and safety regulation;

(iv) the technical and financial selection of major framework programmes for co-operation;

(v) external relations with States and organisations and applications for accession to this Convention.

(b) a Council, which shall constitute the organ tasked with implementing the General Assembly's decisions and, subject to the powers conferred upon the latter, ruling on all measures which are addressed to and binding on the Contracting Parties, and supervising the Agency's work;

(c) an Agency, whose Statute is contained in Annex I to this Convention, which shall be the organ entrusted to undertake the Organisation's tasks, in accordance with the provisions of the following articles of this Convention and the tasks assigned to it by the General Assembly or the Council, to initiate relevant proposals and to deploy the technical, financial and staff resources to achieve the objectives laid down."

Article III

Article 2 of the Convention shall be replaced by the following :

"Article 2

1. The Organisation shall undertake the following tasks:

(a) to develop and endorse detailed plans for the harmonisation and integration of the air traffic services and systems of the Contracting Parties, in particular the ground and airborne air navigation systems, with a view to the establishment of a uniform European air traffic management system;

(b) to coordinate the implementation plans of the Contracting Parties so as to secure convergence towards a uniform European air traffic management system;

(c) to examine and coordinate on behalf of the Contracting Parties matters in the field of air navigation studied by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other international organisations concerned with civil aviation and to coordinate and submit amendments or proposals to these bodies;

(d) to define, design, develop, validate and organise the implementation of a uniform European air traffic management system;

(e) to develop and operate a common European air traffic flow management system at a common international centre in the framework of (d) above;

(f) to develop, adopt, and keep under review common standards, specifications and practices for air traffic management systems and services;

(g) to develop and endorse procedures towards a strategy for the common procurement of air traffic systems and facilities;

(h) to coordinate the Contracting Parties' research and development programmes relating to new techniques in the field of air navigation, to collect and distribute their results and to promote and conduct common studies, tests and applied research as well as technical developments in this field;

(i) to establish an independent performance review system that will address all aspects of air traffic management, including policy and planning, safety management at and around airports and in the airspace, as well as financial and economic aspects of services rendered, and set targets that will address all these aspects;

(j) to study and promote measures for improving cost-effectiveness and efficiency in the field of air navigation;

(k) to develop and endorse common criteria, procedures and methods to ensure the highest efficiency and quality of air traffic management systems and air traffic services;

(l) to develop proposals for the harmonisation of European air traffic services regulations;

(m) to support the improvement of efficiency and flexibility in the use of airspace between civil and military users;

(n) to develop and endorse coordinated or common policies to improve air traffic management at and around airports;

(o) to develop and endorse common criteria for the selection, and common policies for the training, licensing, and proficiency checking of air traffic services staff

(p) to develop, establish and operate the future common European system elements entrusted to it by the Contracting Parties;

(q) to establish, bill and collect the route charges on behalf of the Contracting Parties participating in the common route charges system as provided for in Annex IV;

(r) to establish and implement a mechanism for the multilateral development and harmonisation of safety regulation in the air traffic management field;

(s) to perform any other task relating to the principles and objectives of this Convention.

2. At the request of one or more Contracting Parties and on the basis of a special agreement or agreements between the Organisation and the Contracting Parties concerned, the Organisation may:

(a) assist such Contracting Parties in the planning, specification and setting up of air traffic systems and services;

(b) provide and operate, wholly or in part, air traffic facilities and services on behalf of such Contracting Parties;

(c) assist such Contracting Parties in the establishment, billing and collection of charges which are levied by them on users of air navigation services and which are not covered by Annex IV to this Convention.

3. The Organisation may:

(a) conclude special agreements with non-Contracting Parties interested in participating in the performance of the tasks provided for in Article 2.1;

(b) at the request of non-Contracting Parties or other international organisations, perform on their behalf any other tasks pursuant to this Article, on the basis of special agreements between the Organisation and the Parties concerned.

The Organisation shall, as far as is practicable, ensure that its service provision functions, in particular those provided for in Articles 2.1 (e), 2.1 (g), 2.1 (p), 2.1 (q), 2.2 and 2.3 (b), are exercised independently of its regulatory functions.

5. *In order to facilitate the execution of its tasks, the Organisation may, by decision of the General Assembly, create undertakings governed by specific articles of association governed either by public international law or by the national law of a Contracting Party, or acquire majority shareholdings in such undertakings."*

Article IV

Article 3 of the Convention shall be replaced by the following :

"Article 3

1. *This Convention shall apply to en route air navigation services and related approach and aerodrome services for air traffic in the Flight Information Regions listed in Annex II.*

2. (a) *Any amendment which a Contracting Party wishes to make to the list of its Flight Information Regions in Annex II shall be decided upon by the General Assembly by unanimity of the votes cast if it would result in a change in the overall limits of the airspace covered by this Convention.*

   (b) *Any amendment which does not result in such a change shall nevertheless be notified to the Organisation by the Contracting Party concerned.*

3 *For the purposes of this Convention the expression "air traffic" shall comprise civil aircraft and those military, customs and police aircraft which conform to the procedures of the International Civil Aviation Organization.*

On the basis of a special agreement, as provided for in Article 2.2(b), a Contracting Party may request that the expression "air traffic" shall apply to other air traffic operating within its territory."

Article V

The reference to the Statute annexed thereto in Article 4 of the Convention shall be replaced by a reference to the Statute at Annex I and in the English text of the said Article 4, the words "*in the present Convention*" shall be replaced by "*in this Convention*".

Article VI

Article 5 of the Convention shall be replaced by the following :

"Article 5

1. *The General Assembly shall be composed of representatives of the Contracting Parties at Ministerial level. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.*

2. *The Council shall be composed of representatives of the Contracting Parties at the level of the Directors General for Civil Aviation. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.*

3. *On matters relating to the common route charges system, the General Assembly and the Council shall be made up of representatives of the Contracting Parties*

participating in the common route charges system under the conditions stipulated in Annex IV.

4. *The representatives of international organisations which can contribute to the work of the Organisation shall, where appropriate, be invited by the General Assembly, or the Council, to participate as observers, in bodies of the Organisation."*

<u>Article VII</u>

Article 6 of the Convention shall be replaced by the following :

"<u>Article 6</u>

1. *The General Assembly shall take decisions with regard to the Contracting Parties, the Council and the Agency, in particular in the cases referred to in Article 1.2(a).*

   In addition, the General Assembly shall:

   (a) *appoint the Director General of the Agency, on the Council's recommendation;*

   (b) *authorise recourse on behalf of the Organisation to the Permanent Court of Arbitration of The Hague in the cases referred to in Article 34;*

   (c) *establish the principles applied for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in Article 2.1(e);*

   (d) *approve amendments to Annex I in conformity with the voting conditions provided for in Article 8.1;*

   (e) *approve amendments to Annexes II and IV in conformity with the voting conditions provided for in Article 8.3;*

   (f) *periodically review the tasks of the Organisation.*

2. *To formulate the common policy for route charges, the General Assembly shall, inter alia:*

   (a) *establish the principles governing the assessment of the costs chargeable by the Contracting Parties and the Organisation to the users in respect of the en-route air navigation facilities and services provided to them;*

   (b) *determine the formula to be applied in calculating route charges;*

   (c) *determine the principles governing exemption from the route charges and may further decide that for certain categories of flights thus exempted from the payment of route charges governed by Annex IV, the costs incurred in respect of en-route air navigation facilities and services may be recovered directly by the Contracting Parties;*

   (d) *approve reports by the Council relating to route charges.*

The General Assembly may:

   (a) *refer to the Council for examination any matter falling within its competence;*

(b) delegate to the Council, where necessary, the power to take decisions in the matters falling within its general competence, referred to in Article 1.2(a);

(c) establish other subsidiary bodies as it may consider to be necessary."

Article VIII

Article 7 of the Convention shall become Article 8 and shall read as follows :

"Article 8

1. Decisions taken with regard to the Contracting Parties by the General Assembly, in particular on the basis of Article 1.2(a) and the first subparagraph of Article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of Article 1.2(b) and Article 7.1, shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the said majority represents at least three-quarters of the weighted votes cast, according to the weighting provided for in Article 11, and at least three-quarters of the Contracting Parties casting a vote.

This rule shall also apply to decisions taken in the cases referred to in Articles 2.1(i), (p), (r) and (s), 2.5, 6.1(a), (c) and (d), 6.2, 6.3(b), 7.2(d), (j) and (k), 7.3, 7.6 and 7.7, 12, 13.2 and 13.3.

This rule shall also apply to decisions taken in pursuance of Article 3 of Annex IV. These decisions, when they refer to the unit rates, tariffs and conditions of application of the Route Charges System referred to in Article 3(c) of Annex IV, shall not apply in regard to a Contracting Party if that Contracting Party has voted against and so decides. In this case, this Contracting Party shall submit an explanatory statement of its reasons and cannot put in question the common policy as defined in Article 6.2.

2. Decisions taken with regard to the Agency by the General Assembly, in particular on the basis of Article 1.2(a) and (c) and the first subparagraph of Article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of Article 1.2(b) and (c), shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the majority represents more than half the weighted votes cast, according to the weighting provided for in Article 11, and more than half the Contracting Parties casting a vote. In matters of particular importance, and where at least one-third of the Contracting Parties entitled to vote so request, the majority must represent at least three-quarters of the weighted votes cast instead of more than half.

This rule shall also apply to decisions taken in the cases referred to in Articles 6.1(b), 6.3(a), 7.2(a) to (c), e) to (i), (l) and (m), 9.2 and 10.2.

3. However, decisions shall be taken by unanimity of the votes cast with regard to applications to accede to the Organisation as referred to in Article 39, any amendments made to Annex II, except in the case referred to in Article 3.2(b), and to Annex IV, and the conditions governing withdrawal or accession referred to in Articles 36.4, 36.5, 38.3 and 38.4.

4. Decisions taken by the General Assembly and the Council shall be binding on the Contracting Parties and the Agency, subject to the provisions of Article 9."

Article IX

A new Article 7 shall be inserted in the Convention and shall read as follow :

"Article 7

1. *The Council, pursuant to the powers conferred on it by this Convention, may take decisions with regard to the Contracting Parties, in the tasks referred to in Article 2.1.*

2. *The Council, pursuant to its supervisory powers as conferred on it in regard to the Agency by this Convention:*

   (a) *shall approve, after having consulted representative organisations of airspace users recognised by the Council, the Agency's five-year and annual work programmes submitted to it by the Agency for the accomplishment of the tasks referred to in Article 2, together with the five-year financial plan and the budget, including the financial obligations, the Agency's activity report and the reports submitted pursuant to Articles 2.2 (c), 10.3 and 11.1 of the Statute of the Agency;*

   (b) *shall approve the principles governing the general structure of the Agency;*

   (c) *shall supervise the activities of the Agency in the field of air navigation charges;*

   (d) *shall determine, after having consulted the representative organisations of airspace users and airports recognised by the Council, the general conditions for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in Article 2.1 (e), taking due account of the prerogatives exercised by the States in regard to management of their airspace. These general conditions shall specify, inter alia, the rules applicable as well as the procedures for recording non-compliance with these rules;*

   (e) *shall issue directives to the Agency on the basis of regular reports from the latter or whenever it deems it to be necessary for the accomplishment of the tasks assigned to the Agency, and shall approve arrangements for co-operation between the Agency and national organisations concerned to enable the Agency to initiate the appropriate proposals;*

   (f) *shall appoint, on a proposal by the Director General, the firm of consultant auditors to assist the Audit Board in the examination of the accounts of all receipts and expenditure;*

   (g) *may require that the Agency's services be the subject of administrative and technical inspections;*

   (h) *shall give the Director General discharge in respect of his/her administration of the budget;*

   (i) *shall approve the appointment by the Director General of the Directors of the Agency;*

   (j) *shall approve the Statute of the Director General, the Staff Regulations, the Financial Regulations and the Contract Regulations;*

   (k) *may authorise the opening by the Agency of negotiations related to the special agreements referred to in Article 2, adopt the agreements negotiated before submitting them for approval by the General Assembly or conclude such agreements where the Council has been delegated powers pursuant to the provisions of Article 13.3;*

(l) shall approve a Regulation on data protection;

(m) in the performance of the tasks provided for in Article 2.1(f), shall determine the rules and procedures applicable to standards, specifications and practices for air traffic management systems and services.

3. The Council shall establish a Performance Review Commission and a Safety Regulation Commission. These Commissions will initiate relevant proposals to the Council and receive administrative support and assistance from the Agency services which have the necessary degree of independence to exercise their functions.

4. The Council shall establish a Civil/Military Interface Standing Committee.

5. The Council shall establish an Audit Board to which it may delegate duties and, under specific terms of reference, delegate powers.

6. The Council may be assisted by other committees in other fields of activity of the Organisation.

7. The Council may delegate duties, and, under specific terms of reference, delegate powers to the Civil/Military Interface Standing Committee and any Committee created after the entry into force of this Convention. Such delegations of duties or powers shall not prevent the Council from being able to raise matters at any time as part of its task of general supervision."

Article X

Article 8 of the Convention shall become Article 11 and shall read as follows :

"Article 11

1. The weighting referred to in Article 8 shall be determined according to the following table:

Annual Contribution of a Contracting Party as a percentage of the total annual contributions of all the Contracting Parties	Number of votes
Less than 1%	*1*
From 1 to less than 2 %	*2*
From 2 to less than 3 %	*3*
From 3 to less than 4½%	*4*
From 4½ to less than 6 %	*5*
From 6 to less than 7½%	*6*
From 7½ to less than 9 %	*7*
From 9 to less than 11 %	*8*
From 11 to less than 13 %	*9*
From 13 to less than 15 %	*10*
From 15 to less than 18 %	*11*
From 18 to less than 21 %	*12*
From 21 to less than 24 %	*13*
From 24 to less than 27 %	*14*
From 27 to less than 30 %	*15*
30%	*16*

2. The number of votes shall be initially established with effect from the date of entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 by reference to the

above table and in accordance with the rule in Article 10 above for determining the annual contributions of the Contracting Parties to the Organisation's budget.

3. *In the event of the accession of a State, the numbers of votes of the Contracting Parties shall be re-established in accordance with the same procedure.*

4. *The numbers of votes shall be re-established each year in accordance with the foregoing provisions."*

Article XI

Article 9 of the Convention shall become Article 12 and shall read as follows :

"Article 12

The General Assembly and the Council shall establish their rules of procedure, including rules governing the election of a President and Vice-President, and the rules of application of the voting procedures and the quorum."

Article XII

A new Article 9 shall be inserted in the Convention and shall read as follows :

"Article 9

1. *Where a Contracting Party notifies the General Assembly or the Council that overriding national considerations pertaining to national defence and security interests prevent it from acting on a decision adopted by a majority of the votes cast as provided for in Article 8.1 above, it may derogate from that decision subject to communication to the General Assembly or the Council of an explanation of the reasons and a statement as to whether:*

   (a) *the derogation refers to a matter on which there is no objection to the decision taking effect for the other Contracting Parties, it being understood that the Contracting Party concerned shall not apply the decision or shall apply it only in part;*

   (b) *the derogation refers to a question of such importance to national defence and security interests that the decision must not be implemented at all until a second decision has been taken pursuant to the arrangements described in sub-paragraph 2(b) below.*

2. (a) *In the event of the application of the circumstances of sub-paragraph 1(a) above, the Director General shall provide the General Assembly or the Council with reports at least annually to show progress being made towards a situation in which no Contracting Party derogates.*

   (b) *In the event of the application of sub-paragraph 1(b) above, implementation of the decision shall be suspended and, within a period to be determined, be submitted to the General Assembly for a second decision, even if the first was a Council decision. If, as a result of this re-examination, the second decision confirms the first, a Contracting Party may derogate therefrom under the conditions laid down in sub-paragraph 1(a) above. The General Assembly will review the first decision within a period not exceeding one year.*

3. *In the event of a state of war or conflict, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the Contracting Parties affected. The same principle shall apply in the event of a state of crisis or national emergency. In particular, each Contracting Party may temporarily resume responsibility for all or part of the air traffic services in the airspace under its control on the grounds of overriding national considerations, especially in the area of defence. The European air traffic management system architecture should allow the effective resumption of such services in accordance with the Contracting Parties' requirements."*

Article XIII

Article 10 of the Convention shall be revoked. A new Article 10 shall be inserted in the Convention and shall read as follows :

"Article 10

1. *The annual contribution of each Contracting Party to the budget shall be determined, for each financial year, in accordance with the following formula:*

   (a) *an initial 30% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the Gross National Product of the Contracting Party, as defined in paragraph 2 below;*

   (b) *a further 70% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the route facility cost base of the Contracting Party, as defined in paragraph 3 below.*

2. *The Gross National Product to be used for the calculations shall be obtained from the statistics compiled by the Organisation for Economic Cooperation and Development - or failing that by any other body affording equivalent guarantees and designated under a decision of the Council - by calculating the arithmetical mean for the last three years for which those statistics are available. The value of the Gross National Product shall be that which is calculated on the basis of factor cost and current prices expressed in the appropriate European Unit of Account.*

3. *The route facility cost base to be used for the calculations shall be the cost base established in respect of the last year but one preceding the financial year concerned."*

Article XIV

Article 11 of the Convention shall become Article 13 and shall read as follows :

"Article 13

1. *The Organisation shall maintain with the appropriate States and other international organisations the necessary relations for the realisation of its aims.*

2. *The General Assembly shall, without prejudice to the provisions of Article 7.2(k), of paragraph 3 of this article and of Article 15, be alone empowered to conclude on behalf of the Organisation the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in Article 2.*

3. *The General Assembly may, on a proposal from the Council, delegate to the latter the decision to conclude the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in Article 2."*

Article XV

Article 12 of the Convention shall become Article 14 and shall read as follows :

"Article 14

The special agreements referred to in Article 2 shall stipulate the respective tasks, rights and obligations of the Parties to the agreements, together with the financial arrangements, and shall establish the measures to be taken. Such agreements may be negotiated by the Agency in accordance with the provisions of Article 7.2(k)."

Article XVI

Article 13 of the Convention shall become Article 15 and shall read as follows :

"Article 15

Within the scope of the directives given by the Council, those relations which are essential for the co-ordination of air traffic and for the operation of the services of the Agency may be established by the Agency with the appropriate technical services, public or private, of the Contracting Parties, of non-Contracting Parties or of international organisations. For that purpose, contracts of a purely administrative, technical or commercial nature, in so far as they are required for the operation of the Agency, may be entered into by the Agency, in the name of the Organisation, on condition that the Agency so informs the Council."

Article XVII

Article 14 of the Convention shall become Article 16.

In the Dutch text of paragraph 1 of Article 14 of the Convention, which becomes paragraph 1 of Article 16, the words *"de onroerende goederen"* shall be replaced by "*die onroerende goederen"* and in paragraph 2 of the said Article, the word "*verreberichtgeving*" shall be replaced by "*telecommunicatie*".

Article XVIII

Article 15 of the Convention shall become Article 17 and shall read as follows :

"Article 17

In the performance of the tasks provided for in Article 2.2(b), the Agency shall apply the regulations in force in the territories of the Contracting Parties and in the airspace in respect of which the provision of air traffic services is entrusted to them under international agreements to which they are Parties."

Article XIX

Article 16 of the Convention shall become Article 18 and shall read as follows :

"Article 18

In the performance of the tasks provided for in Article 2 2(b), the Agency shall, within the limits of the powers conferred on the air traffic services, give all the necessary instructions to aircraft commanders The aircraft commanders shall be bound to comply with those

instructions, except in the cases of force majeure provided for in the regulations referred to in the preceding article."

Article XX

Article 17 of the Convention shall become Article 20 and shall read as follows :

"Article 20

In the performance of the tasks provided for in Article 2.1(e) and, where appropriate, Article 2.2(b), infringements of the air navigation regulations committed in the airspace in which the Agency performs these tasks shall be recorded in reports by officers specifically authorised by the Agency for that purpose, without prejudice to the right under national law of officers of the Contracting Parties to report infringements of the same nature. The reports referred to above shall have the same effect in national courts as those drawn up by national officers qualified to report infringements of the same nature."

Article XXI

Articles 18 and 19 of the Convention shall become Articles 21 and 22.

In the English text of paragraph 2 of Article 18 of the Convention, which becomes paragraph 2 of Article 21, the words *"not less"* shall be replaced by *"no less"*.

In paragraph 1 of Article 19 of the Convention, which becomes paragraph 1 of Article 22, the words *"The Organisation shall be exonerated, in the State in which its seat is located, and in the territories of the Contracting Parties,"* shall be replaced by *"The Organisation shall be exonerated in the territories of the Contracting Parties."*

In paragraph 3 of Article 19 of the Convention, which becomes paragraph 3 of Article 22, the words *"its property, assets and income"* shall be replaced by *"as well as its property, assets and income"*.

In the English text of paragraphs 2, 3 and 4 of Article 19 of the Convention, which become paragraphs 2, 3 and 4 of Article 22, the words *"The Organisation shall be"* shall be replaced by *"It shall be"*.

In the German text of paragraph 6 of Article 19 of the Convention, which becomes paragraph 6 of Article 22, the words *"offentlicher Versorgungsbetriebe"* shall be replaced by *"der öffentlichen Versorgung"* and in the English text of the said paragraph 6, the words *"for public utility services"* shall be replaced by *"for general utilities"*.

Article XXII

A new Article 19 shall be inserted in the Convention and shall read as follows :

"Article 19

1. *In the performance of the tasks provided for in Article 2.1(e), the Organisation shall determine, in accordance with the general conditions provided for in Article 7.2(d), the necessary regulatory measures, and shall communicate them to aircraft operators and to the appropriate air traffic services. The Contracting Parties shall ensure that aircraft operators, aircraft commanders and the appropriate air traffic services comply therewith, unless prevented by compelling reasons of safety.*

2. *Compliance by a Contracting Party's air traffic services with the general conditions and the regulatory measures referred to in paragraph 1 above shall be the sole responsibility of the said Contracting Party.*

3. *In the event of non-compliance by an aircraft operator or an aircraft commander with the general conditions or the regulatory measures referred to in paragraph 1 above, proceedings may be instituted against the offender at the Organisation's request:*

   (a) by the Contracting Party where non-compliance was recorded, in its own territory;

   (b) by the Organisation, in accordance with the grounds of jurisdiction set out in Article 35, if the Contracting Party, where the proceedings are to be instituted, agrees.

4. *The Contracting Parties shall incorporate into their national legislation provisions which ensure the observance of the general conditions provided for in Article 7.2(d)."*

Article XXIII

Articles 20, 21, 22 and 23 of the Convention shall become Articles 23, 24, 25 and 26.

In the French text of paragraph 1 of Article 20 of the Convention, which becomes paragraph 1 of Article 23, the words "*tous droits de douane et taxes d'effet équivalent, autres que des redevances ou impositions représentatives de services rendus*" shall be replaced by "*tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet équivalent, autres que des redevances représentatives de services rendus*".

In paragraph 2 of Article 20 of the Convention, which becomes paragraph 2 of Article 23, the words "*in the territory of the Party into which*" shall be replaced by "*in the territory of the Contracting Party into which*" and in the French text of the said paragraph 2 the words "*à moins que ce ne soit, dans des conditions*" shall be replaced by "*sauf dans les conditions.*"

In the German text of paragraph 3 of Article 20 of the Convention, which becomes paragraph 3 of Article 23, the words "*wurden, an diese ausgeliefert und für ihre Liegenschaften, ihre dienstlichen Anlagen*" shall be replaced by "*wurden, tatsächlich an diese ausgeliefert und für ihre dienstlichen Liegenschaften oder Anlagen*".

In paragraph 4 of Article 20 of the Convention, which becomes paragraph 4 of Article 23, the words "*Furthermore, the*" shall be replaced by "*The*" and the reference to Article 25 of the Statute shall be replaced by a reference to Article 13 of the Statute; in the Dutch text of the said paragraph 4, the word "*publikaties*" shall be replaced by "*publicaties*".

In the German text of paragraph 2 of Article 22 of the Convention, which becomes paragraph 2 of Article 25, the words "*die in den Haushalten des Personals lebenden*" shall be replaced by "*die mit dem Personal im gemeinsamen Haushalt lebenden*".

In the German text of sub-paragraph 3(a) of Article 22 of the Convention, which becomes sub-paragraph 3(a) of Article 25, the words "*in seinen Haushalten lebenden*" shall be replaced by "*mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden*".

In the German text of sub-paragraph 5(b) of Article 22 of the Convention, which becomes sub-paragraph 5(b) of Article 25, the words "*seine Kraftfahrzeuge*" shall be replaced by "*sein privates Kraftfahrzeug*"

In the French text of paragraph 7 of Article 22, which becomes paragraph 7 of Article 25, the words "*Directeur Général*" shall be replaced by "*Directeur général*"; in the English text of the said paragraph 7 the words "*done by him in the exercise of his functions*" and "*driven by him*" shall be replaced by "*done by him/her in the exercise of his/her functions*" and "*driven by him/her*" and in the German text of the said paragraph 7 the words "*Vorrechten, Erleichterungen und Befreiungen*" shall be replaced by "*Vorrechten, Befreiungen und Erleichterungen*".

In the German text of Article 23 of the Convention, which becomes Article 26, the word "*Tagungsort*" shall be replaced by "*Sitzungsort*".

Article XXIV

Article 24 of the Convention shall become Article 27 and shall read as follows :

"Article 27

By reason of its own social security scheme, the Organisation, the Director General and personnel of the Organisation, shall be exempt from all compulsory contributions to national social security bodies, without prejudice to arrangements between the Organisation and Contracting Parties existing at the entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997."

Article XXV

Article 25 of the Convention shall become Article 28.

Article XXVI

Article 26 of the Convention shall become Article 29, paragraph 2 thereof shall be replaced by the following :

"2. *The property and assets of the Organisation may not be seized, nor may execution be levied upon them, except by a judicial decision. Such judicial decision shall not be made unless the Organisation has been given reasonable notice of the proceedings in question and has had an adequate opportunity to oppose the making of the decision. The installations of the Organisation shall not, however, be seized nor shall execution be levied upon them."*

In the French text of paragraph 3 of Article 26 of the Convention, which becomes paragraph 3 of Article 29, the words "*dans leur territoire respectif*" shall be replaced by "*sur leur territoire respectif*" and the words "*Directeur Général*" by "*Directeur général*".

Article XXVII

Article 27 of the Convention shall become Article 30.

In the German text of paragraph 1 of Article 27 of the Convention, which becomes paragraph 1 of Article 30, the words "*um die reibungslose Ausübung der Gerichtsbarkeit*" shall be replaced by "*um die ordnungsgemäße Rechtspflege*" and the words "*Vorrechte, Befreiungen, Ausnahmen oder Erleichterungen*" par "*Vorrechte, Immunitäten, Befreiungen oder Erleichterungen*" and in the English text of the said paragraph 1, the words "*in the present Convention*" shall be replaced by "*in this Convention*".

Article XXVIII

Article 28 of the Convention shall become Article 31 and shall read as follows :

"Article 31

In the performance of the tasks provided for in Article 2.1(e) and, where appropriate, Article 2.2(b), international agreements and national regulations relating to the admission to, flight over and security of, the territory of the Contracting Parties concerned shall be binding on the Agency, which shall take all necessary measures to ensure the application of such agreements and regulations."

Article XXIX

Article 29 of the Convention shall become Article 32 and shall read as follows :

"Article 32

In the performance of the tasks provided for in Article 2.1(e) and, where appropriate, Article 2.2(b), the Agency shall give to those Contracting Parties which so request all necessary information relating to the aircraft of which it has cognisance in the exercise of its functions related to the airspace of the Contracting Party concerned, in order that the Contracting Parties concerned may be able to verify that international agreements and national regulations are being applied."

Article XXX

Article 30 of the Convention shall become Article 33 and shall read as follows:

"Article 33

The Contracting Parties recognise that it is necessary for the Agency to achieve financial equilibrium and undertake to make available to it the appropriate financial resources, within the limits and conditions defined in the present Convention and the Statute of the Agency at Annex I."

Article XXXI

Article 31 of the Convention shall become Article 34 and shall read as follows .

"Article 34

1. *Any dispute arising between two or more Contracting Parties or between one or more Contracting Parties and the Organisation relating to the interpretation, application or performance of this Convention, including its existence, validity or termination, which cannot be settled within a period of six months by direct negotiation or by any other means, shall be referred to arbitration of the Permanent Court of Arbitration in The Hague in accordance with the Optional Rules for Arbitration of the said Court.*

2. *The number of arbitrators shall be three*

The place of arbitration shall be The Hague The International Bureau of the Permanent Court of Arbitration shall serve as Registrar, and shall provide such administrative services as the Permanent Court of Arbitration shall direct

The decisions of the Permanent Court of Arbitration shall be binding on the Parties to the dispute "

Article XXXII

Articles 32 and 33 of the Convention shall be revoked.

Article XXXIII

Article 34 of the Convention shall become Article 37 and shall read as follows:

"Article 37

The Contracting Parties undertake to ensure to the Agency the application of current statutory provisions designed to safeguard the continuity of those general utilities required for the proper running of operational services."

Article XXXIV

Article 35 of the Convention shall become Article 38 and shall read as follows :

"Article 38

1. *The Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and subsequently by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be extended for an indefinite period.*

2. *Once the Convention as thus extended has been in force for twenty years, any Contracting Party may terminate application, as far as it is concerned, of the Convention by giving written notification to the Government of the Kingdom of Belgium, which shall inform the Governments of the other Contracting States of such notification.*

   The decision to withdraw shall take effect at the end of the year following the year in which notification of withdrawal is given, provided that the special agreement provided for in paragraph 3 below has been concluded by that date. Failing this, the decision to withdraw shall take effect on the date laid down in the said special agreement.

3. *The rights and obligations, in particular of a financial nature, of the withdrawing Contracting Party shall be determined in a special agreement concluded between it and the Organisation.*

   This agreement shall require to be approved by unanimity of the votes cast by the General Assembly with the withdrawing Contracting Party taking no part in the vote.

4. *The Organisation may be dissolved if the number of Contracting Parties is reduced to less than 50% of the Parties signatories to the aforesaid 1997 Protocol, subject to a decision of the General Assembly carried by unanimity of the votes cast.*

5. *If, in application of the above, the Organisation is dissolved, its legal personality and capacity, within the meaning of Article 4, shall continue to exist for the purposes of winding up the Organisation."*

Article XXXV

A new Article 35 shall be inserted in the Convention and shall read as follows :

"Article 35

1. *Without prejudice to the application of the provisions of Annex IV for the enforced recovery of route charges, the courts of the Contracting Parties shall have sole jurisdiction to hear disputes arising between the Organisation, represented by the Director General, and any natural person or corporate body, in connection with the application of acts of the Organisation.*

2. *Without prejudice to the application of the provisions of Annex IV for the enforced recovery of route charges, proceedings shall be instituted in the Contracting Party:*

   (a) *where the defendant has his/her residence or registered office;*

   (b) *where the defendant has a place of business, if neither his/her residence nor his/her registered office is situated in the territory of a Contracting Party;*

   (c) *in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) and (b) above, where the defendant has assets;*

   (d) *in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) to (c) above, where EUROCONTROL has its headquarters."*

Article XXXVI

Article 36 of the Convention shall become Article 39 and shall read as follows :

"Article 39

1. *The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, of any State not signatory to the latter Protocol shall be subject to the agreement of the General Assembly expressed by unanimity of the votes cast.*

2. *The President of the General Assembly shall notify the non-signatory State of the decision to accept the accession.*

3. *The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the Governments of the other signatory and acceding States.*

4. *Accession shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession."*

Article XXXVII

A new Article 36 shall be inserted in the Convention and shall read as follows:

"Article 36

The amendments made in conformity with the conditions prescribed in this Convention, to the Statute of the Agency set out in Annex I, and to Articles 16 et seq.

of the provisions relating to the common route charges system set out in Annex IV, shall be valid and have effect in the territory of the Contracting Parties.

2. *The tax provisions set out in Annex III and Articles 1 to 15 of the provisions relating to the common route charges system set out in Annex IV shall not be subject to amendment by the General Assembly.*

3. *Each Contracting Party shall be bound by Annex IV for a period of five years from the date on which this Convention enters into force. The five-year period shall be extended automatically for further five-year periods. A Contracting Party which has notified the General Assembly in writing, not less than two years before the expiry of the five-year period, that it does not consent to the extension of the period, shall cease to be bound by Annex IV at the expiry of this five-year period.*

4. *The rights and obligations of the withdrawing Contracting Party may be determined if necessary in a special agreement concluded between it and the Organisation.*

   This agreement will require to be approved by unanimity of the votes cast by the General Assembly, with the withdrawing Contracting Party taking no part in the vote.

5. *The Contracting Party which is no longer bound by Annex IV may at any time request the General Assembly in writing to be bound once more by Annex IV. The Contracting Party in question shall again be bound by Annex IV six months after the day on which the General Assembly accepts the said request by unanimity of the votes cast by the Contracting Parties participating in the common system. The Contracting Party concerned shall be bound by Annex IV for a period of five years from the day on which it became bound. This period shall be extended automatically subject to the same conditions as those set out in paragraph 3 above."*

Article XXXVIII

A new Article 40 shall be inserted in the Convention and shall read as follows :

"Article 40

1. *The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be open to regional economic integration organisations on terms and conditions to be agreed between the Contracting Parties and those organisations, of which one or more signatory States are members, these terms and conditions to be contained in an additional Protocol to the Convention.*

2. *The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the other Parties.*

3. *Accession of a regional economic integration organisation shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession, provided that the additional Protocol referred to in paragraph 1 above has entered into force."*

Article XXXIX

Annex I to the Convention, relating to the Statute of the Agency, shall be replaced by Annex I to the consolidated version of the text of the Convention set out at annex to the Protocol, opened for signature at Brussels in 1997.

Article XL

Annex II to the Convention, relating to the Flight Information Regions (Article 3 of the Convention), shall be replaced by Annex II to the consolidated version of the text of the Convention set out at annex to the Protocol, opened for signature at Brussels in 1997.

Article XLI

Annex III (Tax Provisions) to the consolidated version of the text of the Convention set out at annex to the Protocol, opened for signature at Brussels in 1997, shall be Annex III to the Convention.

Article XLII

Annex IV (Provisions relating to the common route charges system) to the consolidated version of the text of the Convention set out at annex to the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be Annex IV to the Convention.

CONSOLIDATED VERSION WHICH INCORPORATES THE TEXTS REMAINING IN FORCE OF THE EXISTING CONVENTION AND THE AMENDMENTS MADE BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE OF 27 JUNE 1997

CONSOLIDATED TEXT OF THE ENACTING TERMS OF THE CONVENTION

For the Principality of Monaco,

For the Kingdom of Norway,

For the Kingdom of the Netherlands,

For the Portuguese Republic,

For Romania,

For the Slovak Republic,

For the Republic of Slovenia,

For the Kingdom of Sweden,

For the Swiss Confederation,

For the Czech Republic,

For the Republic of Turkey

ANNEX 2 to the FINAL ACT

PROTOCOL
CONSOLIDATING THE EUROCONTROL INTERNATIONAL CONVENTION
RELATING TO CO-OPERATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION
OF 13 DECEMBER 1960,
AS VARIOUSLY AMENDED

PROTOCOL
CONSOLIDATING THE EUROCONTROL INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO CO-OPERATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION OF 13 DECEMBER 1960, AS VARIOUSLY AMENDED

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
THE KINGDOM OF BELGIUM,
THE REPUBLIC OF BULGARIA,
THE REPUBLIC OF CYPRUS,
THE REPUBLIC OF CROATIA,
THE KINGDOM OF DENMARK,
THE KINGDOM OF SPAIN,
THE FRENCH REPUBLIC,
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,
THE HELLENIC REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF HUNGARY,
IRELAND,
THE ITALIAN REPUBLIC,
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,
THE REPUBLIC OF MALTA,
THE PRINCIPALITY OF MONACO,
THE KINGDOM OF NORWAY,
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
THE PORTUGUESE REPUBLIC,
ROMANIA,
THE SLOVAK REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF SLOVENIA,
THE KINGDOM OF SWEDEN,
THE SWISS CONFEDERATION,
THE CZECH REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF TURKEY,

Considering that the growth in air traffic, the need to centralise the national policy measures of each European State at European level and technological developments in air traffic require a revision of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as amended by the amending Protocol of 12 February 1981, in order to provide for the establishment of a uniform European air traffic management system for the control of general air traffic in European airspace and at and around airports,

Considering that it is desirable to strengthen the co-operation between the States within the framework of EUROCONTROL with the aim of efficiently organising and safely managing the airspace for both civil and military users, based upon the fundamental principle that the airspace should, from the perspective of the airspace users, be considered as a seamless system, in particular through the establishment of common policies, objectives, plans, standards and specifications, including a common policy in respect of route charges, in close consultation with users of air traffic services and taking due account of defence interests,

Considering the need to ensure that all airspace users may enjoy maximum efficiency at the minimum cost consistent with the required level of safety and the need to minimise the

Article II

1. This Protocol shall be opened for signature by all States Parties to the Convention on 27 June 1997.

   It shall also be open, prior to the date of its entry into force, for signature by any other State invited to the Diplomatic Conference at which it was adopted and any other State authorised to sign it by unanimous vote of the Permanent Commission.

2. This Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium

3. This Protocol shall enter into force on 1 January 2000 provided all the States Parties to the Convention have ratified, accepted or approved it by that date Where this condition is not met, it shall enter into force either on 1 July or 1 January following the date of deposit of the last instrument of ratification, acceptance or approval, according to whether the said deposit is effected in the first or the second half of the year.

4 In the case of any State signatory to this Protocol which is not a Party to the Convention and whose instrument of ratification, acceptance or approval is deposited after the date of this Protocol's entry into force, the latter shall enter into force in respect of that State on the first day of the second month following the deposit of the relevant instrument of ratification, acceptance or approval.

5 Any State signatory to this Protocol which is not a Party to the Convention shall become a Party to the Convention by virtue of ratification, acceptance or approval of this Protocol

6. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other States Parties to the Convention and any other States signatories to this Protocol of each signature, each deposit of an instrument of ratification, acceptance or approval and each date of entry into force of this Protocol pursuant to paragraphs 3 and 4 above.

Article III

With effect from the entry into force of this Protocol, the Protocol of 6 July 1970, as amended by the Protocol of 21 November 1978, and by Article XXXVIII of the Protocol of 12 February 1981, shall be replaced by Annex III (entitled "Tax Provisions") to the consolidated version of the text of the Convention annexed hereto

Article IV

With effect from the entry into force of this Protocol, the Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981 shall be terminated and replaced by the relevant provisions of the consolidated text of the Convention annexed hereto, including its Annex IV (entitled "Provisions relating to the common route charges system")

Article V

The Government of the Kingdom of Belgium shall have this Protocol registered with the Secretary-General of the United Nations pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and with the Council of the International Civil Aviation Organisation pursuant to

adverse environmental impact by means of harmonisation and integration of the services responsible for air traffic management in Europe;

Considering that the Contracting Parties acknowledge the need to harmonise and integrate their air traffic management systems in order to create a uniform European air traffic management system;

Considering the importance of local air traffic management initiatives, particularly at airport level;

Considering that the operation of a common route charges system, with due regard to the guidelines recommended by the International Civil Aviation Organization, in particular concerning equity and transparency, supports the financial bases of the uniform European air traffic management system and facilitates consultation with users;

Considering that EUROCONTROL constitutes for the Contracting Parties the body for co-operation in the field of air traffic management;

Desiring to extend and to strengthen co-operation with the European or international institutions which have an interest in the execution of the tasks entrusted to EUROCONTROL in order to increase its efficiency;

Considering therefore that it is expedient to create a European air traffic management system operating beyond the territorial limits of the individual Contracting Parties throughout the airspace covered by the Convention;

Considering that it is important for the Contracting Parties to provide the Organisation with the legal means necessary to fulfil its tasks, mainly in the area of route charge recovery and air traffic flow management;

Recognising that the safe and efficient realisation of the Organisation's tasks will benefit from the separation where practicable of its regulatory and service provision functions;

Desiring to encourage other European States to become members of this international organisation.

Have agreed as follows :

Article I

The EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as amended by the Protocol of 6 July 1970, in turn amended by the Protocol of 21 November 1978, all amended by the Protocol of 12 February 1981, hereinafter called "the Convention", is hereby replaced by the consolidated version of the Convention annexed hereto, which incorporates the text of the Convention remaining in force together with the amendments made by the Diplomatic Conference held on 27 June 1997.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, having presented their Full Powers, found to be in good and due form, have signed this Protocol.

DONE at Brussels, this 27th day of June 1997, in the German, English, Bulgarian, Croatian, Danish, Spanish, French, Greek, Hungarian, Italian, Dutch, Norwegian, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Swedish, Czech and Turkish languages, in a single original, which shall remain deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium which shall transmit certified copies to the Governments of the other signatory States. In the case of any inconsistency, the text in the French language shall prevail

For the Federal Republic of Germany,

For the Republic of Austria,

For the Kingdom of Belgium,

For the Republic of Bulgaria,

For the Republic of Cyprus,

For the Republic of Croatia,

For the Kingdom of Denmark,

For the Kingdom of Spain,

For the French Republic,

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

For the Hellenic Republic,

For the Republic of Hungary,

For Ireland,

For the Italian Republic,

For the Grand Duchy of Luxembourg,

For the Republic of Malta,

Article 83 of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944.

CONSOLIDATED VERSION WHICH INCORPORATES THE TEXTS REMAINING IN FORCE OF THE EXISTING CONVENTION AND THE AMENDMENTS MADE BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE OF 27 JUNE 1997

CONSOLIDATED TEXT OF THE ENACTING TERMS OF THE CONVENTION

Article 1

1. In order to achieve harmonisation and integration with the aim of establishing a uniform European air traffic management system, the Contracting Parties agree to strengthen their co-operation and to develop their joint activities in the field of air navigation, making due allowance for defence needs and providing maximum freedom for all airspace users consistent with the required level of safety in the provision of cost-effective air traffic services, and taking into account the need to minimise, where this is feasible, *inter alia*, in operational, technical and economic terms, any adverse environmental impact.

The pursuit of these objectives shall not prejudice the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory nor the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defence in its national airspace.

To this end, they agree:

(a) to determine a European policy in the air traffic management field, involving the definition of strategies and programmes whose objective is to develop the capacity needed to meet the requirements of all civil and military users in a cost-effective manner while maintaining the required level of safety;

(b) to commit themselves to the establishment of specific targets regarding the efficiency and effectiveness of air traffic management operations in the Flight Information Regions listed in Annex II to this Convention in which States, pursuant to the relevant provisions of the Convention on International Civil Aviation, have agreed to provide air traffic services without prejudice to the principles of free movement in airspace not subject to the sovereignty of the States which result from conventions, international agreements, and the rules or principles of customary public international law;

(c) to introduce an air traffic management performance review and target setting system;

(d) to implement a common convergence and implementation plan for air navigation services and facilities in Europe;

(e) to adopt and apply common standards and specifications;

(f) to harmonise air traffic services regulations;

(g) to develop the available capacity to meet the air traffic demand and to ensure its most effective utilisation through the joint establishment, operation and

development of a common European air traffic flow management system, in the framework of the introduction of a uniform European air traffic management system;

(h) to encourage common procurement of air traffic systems and facilities;

(i) to implement a common policy for the establishment and calculation of charges levied on users of en route air navigation facilities and services, hereinafter called "route charges";

(j) to implement a mechanism, separate from service provision, for the multilateral development and harmonisation of a safety regulatory regime in the field of air traffic management within a total aviation safety system approach;

(k) to participate in the design, the implementation and the monitoring of a global navigation satellite system;

(l) to identify new possibilities for common actions in the field of design, implementation, monitoring or operation of systems and services in air navigation;

(m) in the context of a "gate-to-gate" concept, to develop an overall policy and an appropriate, efficient and effective process for the strategic design and planning of routes and airspace.

For this purpose they hereby establish a "European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)", hereinafter called "the Organisation", which shall act in co-operation with the national civil and military authorities and the user organisations. The Organisation shall comprise three organs:

(a) a General Assembly, which shall constitute the organ responsible for the formulation and approval of the Organisation's general policy, including:

(i) the common policy for route charges and the Organisation's other charges activities;

(ii) the performance review and assessment functions of the Organisation;

(iii) the setting of objectives for the Organisation, including those of standardisation, planning, performance and safety regulation;

(iv) the technical and financial selection of major framework programmes for co-operation;

(v) external relations with States and organisations and applications for accession to this Convention,

(b) a Council, which shall constitute the organ tasked with implementing the General Assembly's decisions and, subject to the powers conferred upon the latter, ruling on all measures which are addressed to and binding on the Contracting Parties, and supervising the Agency's work;

(c) an Agency, whose Statute is contained in Annex I to this Convention, which shall be the organ entrusted to undertake the Organisation's tasks, in

accordance with the provisions of the following articles of this Convention and the tasks assigned to it by the General Assembly or the Council, to initiate relevant proposals and to deploy the technical, financial and staff resources to achieve the objectives laid down.

3. The headquarters of the Organisation shall be in Brussels.

Article 2

1. The Organisation shall undertake the following tasks:

(a) to develop and endorse detailed plans for the harmonisation and integration of the air traffic services and systems of the Contracting Parties, in particular the ground and airborne air navigation systems, with a view to the establishment of a uniform European air traffic management system;

(b) to coordinate the implementation plans of the Contracting Parties so as to secure convergence towards a uniform European air traffic management system;

(c) to examine and coordinate on behalf of the Contracting Parties matters in the field of air navigation studied by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other international organisations concerned with civil aviation and to coordinate and submit amendments or proposals to these bodies;

(d) to define, design, develop, validate and organise the implementation of a uniform European air traffic management system;

(e) to develop and operate a common European air traffic flow management system at a common international centre in the framework of (d) above;

(f) to develop, adopt, and keep under review common standards, specifications and practices for air traffic management systems and services;

(g) to develop and endorse procedures towards a strategy for the common procurement of air traffic systems and facilities;

(h) to coordinate the Contracting Parties' research and development programmes relating to new techniques in the field of air navigation, to collect and distribute their results and to promote and conduct common studies, tests and applied research as well as technical developments in this field;

(i) establish an independent performance review system that will address all aspects of air traffic management, including policy and planning, safety management at and around airports and in the airspace, as well as financial and economic aspects of services rendered, and set targets that will address all these aspects;

(j) to study and promote measures for improving cost-effectiveness and efficiency in the field of air navigation;

(k) to develop and endorse common criteria, procedures and methods to ensure the highest efficiency and quality of air traffic management systems and air traffic services;

(l) to develop proposals for the harmonisation of European air traffic services regulations;

(m) to support the improvement of efficiency and flexibility in the use of airspace between civil and military users;

(n) to develop and endorse coordinated or common policies to improve air traffic management at and around airports;

(o) to develop and endorse common criteria for the selection, and common policies for the training, licensing, and proficiency checking of air traffic services staff;

(p) to develop, establish and operate the future common European system elements entrusted to it by the Contracting Parties;

(q) to establish, bill and collect the route charges on behalf of the Contracting Parties participating in the common route charges system as provided for in Annex IV;

(r) to establish and implement a mechanism for the multilateral development and harmonisation of safety regulation in the air traffic management field;

(s) to perform any other task relating to the principles and objectives of this Convention.

2. At the request of one or more Contracting Parties and on the basis of a special agreement or agreements between the Organisation and the Contracting Parties concerned, the Organisation may:

(a) assist such Contracting Parties in the planning, specification and setting up of air traffic systems and services;

(b) provide and operate, wholly or in part, air traffic facilities and services on behalf of such Contracting Parties;

(c) assist such Contracting Parties in the establishment, billing and collection of charges which are levied by them on users of air navigation services and which are not covered by Annex IV to this Convention.

3. The Organisation may:

(a) conclude special agreements with non-Contracting Parties interested in participating in the performance of the tasks provided for in Article 2.1;

(b) at the request of non-Contracting Parties or other international organisations, perform on their behalf any other tasks pursuant to this Article, on the basis of special agreements between the Organisation and the Parties concerned.

4. The Organisation shall, as far as is practicable, ensure that its service provision functions, in particular those provided for in Articles 2.1 (e), 2.1 (g), 2 1 (p), 2.1 (q), 2.2 and 2 3 (b), are exercised independently of its regulatory functions.

In order to facilitate the execution of its tasks, the Organisation may, by decision of the General Assembly, create undertakings governed by specific articles of association governed either by public international law or by the national law of a Contracting Party, or acquire majority shareholdings in such undertakings.

Article 3

1. This Convention shall apply to en route air navigation services and related approach and aerodrome services for air traffic in the Flight Information Regions listed in Annex II.

2. (a) Any amendment which a Contracting Party wishes to make to the list of its Flight Information Regions in Annex II shall be decided upon by the General Assembly by unanimity of the votes cast if it would result in a change in the overall limits of the airspace covered by this Convention.

   (b) Any amendment which does not result in such a change shall nevertheless be notified to the Organisation by the Contracting Party concerned.

3. For the purposes of this Convention the expression "air traffic" shall comprise civil aircraft and those military, customs and police aircraft which conform to the procedures of the International Civil Aviation Organization.

   On the basis of a special agreement, as provided for in Article 2.2(b), a Contracting Party may request that the expression "air traffic" shall apply to other air traffic operating within its territory.

Article 4

The Organisation shall have legal personality. In the territory of the Contracting Parties it shall have the fullest legal capacity to which corporate bodies are entitled under national law; it shall *inter alia* have the right to acquire or transfer movable or immovable property and to go to law. Except as otherwise provided in this Convention or the Statute at Annex I, it shall be represented by the Agency, which shall act in its name. The Agency shall administer the property of the Organisation.

Article 5

1. The General Assembly shall be composed of representatives of the Contracting Parties at Ministerial level. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.

2. The Council shall be composed of representatives of the Contracting Parties at the level of the Directors General for Civil Aviation. Each Contracting Party may appoint several delegates in order, in particular, to allow the interests of both civil aviation and national defence to be represented, but shall have only a single voting right.

3. On matters relating to the common route charges system, the General Assembly and the Council shall be made up of representatives of the Contracting Parties participating in the common route charges system under the conditions stipulated in Annex IV.

4. The representatives of international organisations which can contribute to the work of the Organisation shall, where appropriate, be invited by the General Assembly, or the Council, to participate as observers, in bodies of the Organisation.

Article 6

1. The General Assembly shall take decisions with regard to the Contracting Parties, the Council and the Agency, in particular in the cases referred to in Article 1.2(a).

   In addition, the General Assembly shall:

   (a) appoint the Director General of the Agency, on the Council's recommendation;

   (b) authorise recourse on behalf of the Organisation to the Permanent Court of Arbitration of The Hague in the cases referred to in Article 34;

   (c) establish the principles applied for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in Article 2.1(e);

   (d) approve amendments to Annex I in conformity with the voting conditions provided for in Article 8.1;

   (e) approve amendments to Annexes II and IV in conformity with the voting conditions provided for in Article 8.3;

   (f) periodically review the tasks of the Organisation.

2. To formulate the common policy for route charges, the General Assembly shall, *inter alia*:

   (a) establish the principles governing the assessment of the costs chargeable by the Contracting Parties and the Organisation to the users in respect of the en-route air navigation facilities and services provided to them;

   (b) determine the formula to be applied in calculating route charges;

   (c) determine the principles governing exemption from the route charges and may further decide that for certain categories of flights thus exempted from the payment of route charges governed by Annex IV, the costs incurred in respect of en-route air navigation facilities and services may be recovered directly by the Contracting Parties;

   (d) approve reports by the Council relating to route charges.

3. The General Assembly may:

   (a) refer to the Council for examination any matter falling within its competence;

   (b) delegate to the Council, where necessary, the power to take decisions in the matters falling within its general competence, referred to in Article 1.2(a);

   (c) establish other subsidiary bodies as it may consider to be necessary.

Article 7

1. The Council, pursuant to the powers conferred on it by this Convention, may take decisions with regard to the Contracting Parties, in the tasks referred to in Article 2.1.

2. The Council, pursuant to its supervisory powers as conferred on it in regard to the Agency by this Convention:

(a) shall approve, after having consulted representative organisations of airspace users recognised by the Council, the Agency's five-year and annual work programmes submitted to it by the Agency for the accomplishment of the tasks referred to in Article 2, together with the five-year financial plan and the budget, including the financial obligations, the Agency's activity report and the reports submitted pursuant to Articles 2.2 (c), 10.3 and 11.1 of the Statute of the Agency;

(b) shall approve the principles governing the general structure of the Agency;

(c) shall supervise the activities of the Agency in the field of air navigation charges;

(d) shall determine, after having consulted the representative organisations of airspace users and airports recognised by the Council, the general conditions for the operation of the common European air traffic flow management system provided for in Article 2.1 (e), taking due account of the prerogatives exercised by the States in regard to management of their airspace. These general conditions shall specify, *inter alia*, the rules applicable as well as the procedures for recording non-compliance with these rules;

(e) shall issue directives to the Agency on the basis of regular reports from the latter or whenever it deems it to be necessary for the accomplishment of the tasks assigned to the Agency, and shall approve arrangements for co-operation between the Agency and national organisations concerned to enable the Agency to initiate the appropriate proposals;

(f) shall appoint, on a proposal by the Director General, the firm of consultant auditors to assist the Audit Board in the examination of the accounts of all receipts and expenditure;

(g) may require that the Agency's services be the subject of administrative and technical inspections;

(h) shall give the Director General discharge in respect of his/her administration of the budget;

(i) shall approve the appointment by the Director General of the Directors of the Agency;

(j) shall approve the Statute of the Director General, the Staff Regulations, the Financial Regulations and the Contract Regulations;

(k) may authorise the opening by the Agency of negotiations related to the special agreements referred to in Article 2, adopt the agreements negotiated before submitting them for approval by the General Assembly or conclude such agreements where the Council has been delegated powers pursuant to the provisions of Article 13.3;

(l) shall approve a Regulation on data protection;

(m) in the performance of the tasks provided for in Article 2.1(f), shall determine the rules and procedures applicable to standards, specifications and practices for air traffic management systems and services.

3. The Council shall establish a Performance Review Commission and a Safety Regulation Commission. These Commissions will initiate relevant proposals to the

Council and receive administrative support and assistance from the Agency services which have the necessary degree of independence to exercise their functions.

4. The Council shall establish a Civil/Military Interface Standing Committee.

5. The Council shall establish an Audit Board to which it may delegate duties and, under specific terms of reference, delegate powers.

6. The Council may be assisted by other committees in other fields of activity of the Organisation.

7. The Council may delegate duties and, under specific terms of reference, delegate powers to the Civil/Military Interface Standing Committee and any Committee created after the entry into force of this Convention. Such delegations of duties or powers shall not prevent the Council from being able to raise matters at any time as part of its task of general supervision.

Article 8

1. Decisions taken with regard to the Contracting Parties by the General Assembly, in particular on the basis of Article 1.2(a) and the first subparagraph of Article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of Article 1.2(b) and Article 7.1, shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the said majority represents at least three-quarters of the weighted votes cast, according to the weighting provided for in Article 11, and at least three-quarters of the Contracting Parties casting a vote.

This rule shall also apply to decisions taken in the cases referred to in Articles 2.1(i), (p), (r) and (s), 2.5, 6.1(a), (c) and (d), 6.2, 6.3(b), 7.2(d), (j) and (k), 7.3, 7.6 and 7.7, 12, 13.2 and 13.3.

This rule shall also apply to decisions taken in pursuance of Article 3 of Annex IV. These decisions, when they refer to the unit rates, tariffs and conditions of application of the Route Charges System referred to in Article 3(c) of Annex IV, shall not apply in regard to a Contracting Party if that Contracting Party has voted against and so decides. In this case, this Contracting Party shall submit an explanatory statement of its reasons and cannot put in question the common policy as defined in Article 6.2.

2. Decisions taken with regard to the Agency by the General Assembly, in particular on the basis of Article 1.2(a) and (c) and the first subparagraph of Article 6.1, or by the Council, in particular on the basis of Article 1.2(b) and (c), shall be taken by a majority of the votes cast, on condition that the majority represents more than half the weighted votes cast, according to the weighting provided for in Article 11, and more than half the Contracting Parties casting a vote. In matters of particular importance, and where at least one-third of the Contracting Parties entitled to vote so request, the majority must represent at least three-quarters of the weighted votes cast instead of more than half.

This rule shall also apply to decisions taken in the cases referred to in Articles 6 1(b), 6 3(a), 7.2(a) to (c), (e) to (i), (l) and (m), 9.2 and 10 2.

However, decisions shall be taken by unanimity of the votes cast with regard to applications to accede to the Organisation as referred to in Article 39, any amendments made to Annex II, except in the case referred to in Article 3 2(b), and to Annex IV, and the conditions governing withdrawal or accession referred to in Articles 36.4, 36.5, 38 3 and 38.4.

4. Decisions taken by the General Assembly and the Council shall be binding on the Contracting Parties and the Agency, subject to the provisions of Article 9.

Article 9

1. Where a Contracting Party notifies the General Assembly or the Council that overriding national considerations pertaining to national defence and security interests prevent it from acting on a decision adopted by a majority of the votes cast as provided for in Article 8.1 above, it may derogate from that decision subject to communication to the General Assembly or the Council of an explanation of the reasons and a statement as to whether:

   (a) the derogation refers to a matter on which there is no objection to the decision taking effect for the other Contracting Parties, it being understood that the Contracting Party concerned shall not apply the decision or shall apply it only in part;

   (b) the derogation refers to a question of such importance to national defence and security interests that the decision must not be implemented at all until a second decision has been taken pursuant to the arrangements described in sub-paragraph 2(b) below.

2. (a) In the event of the application of the circumstances of sub-paragraph 1(a) above, the Director General shall provide the General Assembly or the Council with reports at least annually to show progress being made towards a situation in which no Contracting Party derogates.

   (b) In the event of the application of sub-paragraph 1(b) above, implementation of the decision shall be suspended and, within a period to be determined, be submitted to the General Assembly for a second decision, even if the first was a Council decision. If, as a result of this re-examination, the second decision confirms the first, a Contracting Party may derogate therefrom under the conditions laid down in sub-paragraph 1(a) above. The General Assembly will review the first decision within a period not exceeding one year.

3. In the event of a state of war or conflict, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the Contracting Parties affected. The same principle shall apply in the event of a state of crisis or national emergency. In particular, each Contracting Party may temporarily resume responsibility for all or part of the air traffic services in the airspace under its control on the grounds of overriding national considerations, especially in the area of defence. The European air traffic management system architecture should allow the effective resumption of such services in accordance with the Contracting Parties' requirements.

Article 10

1. The annual contribution of each Contracting Party to the budget shall be determined, for each financial year, in accordance with the following formula:

   (a) an initial 30% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the Gross National Product of the Contracting Party, as defined in paragraph 2 below;

   (b) a further 70% of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the route facility cost base of the Contracting Party, as defined in paragraph 3 below.

2. The Gross National Product to be used for the calculations shall be obtained from the statistics compiled by the Organisation for Economic Cooperation and Development - or failing that by any other body affording equivalent guarantees and designated under a decision of the Council - by calculating the arithmetical mean for the last three years for which those statistics are available. The value of the Gross National Product shall be that which is calculated on the basis of factor cost and current prices expressed in the appropriate European Unit of Account.

3. The route facility cost base to be used for the calculations shall be the cost-base established in respect of the last year but one preceding the financial year concerned.

Article 11

1. The weighting referred to in Article 8 shall be determined according to the following table:

Annual Contribution of a Contracting Party as a percentage of the total annual contributions of all the Contracting Parties	Number of votes
Less than 1%	1
From 1 to less than 2 %	2
From 2 to less than 3 %	3
From 3 to less than 4½%	4
From 4½ to less than 6 %	5
From 6 to less than 7½%	6
From 7½ to less than 9 %	7
From 9 to less than 11 %	8
From 11 to less than 13 %	9
From 13 to less than 15 %	10
From 15 to less than 18 %	11
From 18 to less than 21 %	12
From 21 to less than 24 %	13
From 24 to less than 27 %	14
From 27 to less than 30 %	15
30%	16

2. The number of votes shall be initially established with effect from the date of entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 by reference to the above table and in accordance with the rule in Article 10 above for determining the annual contributions of the Contracting Parties to the Organisation's budget.

3. In the event of the accession of a State, the numbers of votes of the Contracting Parties shall be re-established in accordance with the same procedure.

4 The numbers of votes shall be re-established each year in accordance with the foregoing provisions.

Article 12

The General Assembly and the Council shall establish their rules of procedure, including rules governing the election of a President and Vice-President, and the rules of application of the voting procedures and the quorum.

Article 13

1. The Organisation shall maintain with the appropriate States and other international organisations the necessary relations for the realisation of its aims.

2. The General Assembly shall, without prejudice to the provisions of Article 7.2(k), of paragraph 3 of this article and of Article 15, be alone empowered to conclude on behalf of the Organisation the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in Article 2.

3. The General Assembly may, on a proposal from the Council, delegate to the latter the decision to conclude the special agreements which are necessary for the performance of the tasks provided for in Article 2.

Article 14

The special agreements referred to in Article 2 shall stipulate the respective tasks, rights and obligations of the Parties to the agreements, together with the financial arrangements, and shall establish the measures to be taken. Such agreements may be negotiated by the Agency in accordance with the provisions of Article 7.2(k).

Article 15

Within the scope of the directives given by the Council, those relations which are essential for the co-ordination of air traffic and for the operation of the services of the Agency may be established by the Agency with the appropriate technical services, public or private, of the Contracting Parties, of non-Contracting Parties or of international organisations. For that purpose, contracts of a purely administrative, technical or commercial nature, in so far as they are required for the operation of the Agency, may be entered into by the Agency, in the name of the Organisation, on condition that the Agency so informs the Council.

Article 16

1. The character of public interest shall, where necessary, be recognised, in accordance with national law and with the consequences which result from the provisions of that law relating to expropriation in the public interest, as regards the acquisition of immovable property necessary for the siting of the Organisation's installations, subject to the agreement of the Government concerned. The procedure of expropriation for reasons of public interest may be set in motion by the competent authorities of the State concerned, in accordance with its national law, for the purpose of acquiring such property failing amicable agreement.

2. In the territory of the Contracting Parties where the procedure referred to in the preceding paragraph is not in existence, the Organisation may have the benefit of those procedures for compulsory purchase which can be used for the benefit of civil aviation and telecommunications.

3. The Contracting Parties recognise the right of the Organisation to benefit, in respect of any installations and services established on its behalf in their respective territories, from the application of national law as to those restrictions on the rights of owners of immovable property which may exist in the public interest for the benefit of national services for the same purpose and in particular as to easements in the public interest.

4. The Organisation shall bear the expenses consequent upon the application of the provisions of this Article, including the compensation payable in accordance with the law of the State in the territory of which the property is situated.

Article 17

In the performance of the tasks provided for in Article 2.2(b), the Agency shall apply the regulations in force in the territories of the Contracting Parties and in the airspace in respect of which the provision of air traffic services is entrusted to them under international agreements to which they are Parties.

Article 18

In the performance of the tasks provided for in Article 2.2(b), the Agency shall, within the limits of the powers conferred on the air traffic services, give all the necessary instructions to aircraft commanders. The aircraft commanders shall be bound to comply with those instructions, except in the cases of force majeure provided for in the regulations referred to in the preceding article.

Article 19

1. In the performance of the tasks provided for in Article 2.1(e), the Organisation shall determine, in accordance with the general conditions provided for in Article 7.2(d), the necessary regulatory measures, and shall communicate them to aircraft operators and to the appropriate air traffic services. The Contracting Parties shall ensure that aircraft operators, aircraft commanders and the appropriate air traffic services comply therewith, unless prevented by compelling reasons of safety.

2. Compliance by a Contracting Party's air traffic services with the general conditions and the regulatory measures referred to in paragraph 1 above shall be the sole responsibility of the said Contracting Party.

3. In the event of non-compliance by an aircraft operator or an aircraft commander with the general conditions or the regulatory measures referred to in paragraph 1 above, proceedings may be instituted against the offender at the Organisation's request:

   (a) by the Contracting Party where non-compliance was recorded, in its own territory;

   (b) by the Organisation in accordance with the grounds of jurisdiction set out in Article 35, if the Contracting Party, where the proceedings are to be instituted, agrees.

4. The Contracting Parties shall incorporate into their national legislation provisions which ensure the observance of the general conditions provided for in Article 7.2(d).

Article 20

In the performance of the tasks provided for in Article 2.1(e) and, where appropriate, Article 2.2(b), infringements of the air navigation regulations committed in the airspace in which the Agency performs these tasks shall be recorded in reports by officers specifically authorised by the Agency for that purpose, without prejudice to the right under national law of officers of the Contracting Parties to report infringements of the same nature. The reports referred to above shall have the same effect in national courts as those drawn up by national officers qualified to report infringements of the same nature.

Article 21

The circulation of publications and other information material sent by or to the Organisation in connection with its official activities shall not be restricted in any way.

2. For its official communications and the transfer of all its documents, the Organisation shall enjoy treatment no less favourable than that accorded by each Contracting Party to comparable international organisations.

Article 22

1. The Organisation shall be exonerated in the territories of the Contracting Parties from all duties, taxes and charges in respect of its creation, dissolution or liquidation.

2. It shall be exonerated from any duties, taxes and charges entailed by the acquisition of the immovable property required for the accomplishment of its task.

3. It shall be exonerated from all direct taxes applicable to it, as well as its property, assets and income.

4. It shall be exonerated from any indirect fiscal charges consequential on the issue of loans and incident upon the Organisation.

5. It shall be exonerated from any taxation of an exceptional or discriminating nature.

6. The exonerations provided for in this article shall not apply to taxes and charges collected as payment for general utilities.

Article 23

1. The Organisation shall be exonerated from all customs duties and taxes or charges of equivalent effect, other than charges in respect of services rendered, and shall be exempt from any import or export prohibition or restriction in respect of materials, equipment, supplies and other articles imported for the official use of the Organisation and destined for the buildings and installations of the Organisation or for its functioning.

2. The goods so imported may not be sold, loaned or transferred, either without payment or against payment, in the territory of the Contracting Party into which they have been introduced, except under the conditions fixed by the Government of the Contracting Party concerned.

3. Any control measures deemed to be expedient may be taken to ensure that the materials, equipment, supplies and other articles referred to in paragraph 1 and imported for consignment to the Organisation have been effectively delivered to that Organisation and are effectively used for its official buildings and installations or for its functioning.

4. The Organisation shall be exonerated from all customs duties and exempt from any import or export prohibition or restriction in respect of the publications falling within the scope of Article 13 of the Statute annexed hereto.

Article 24

1. The Organisation may hold any currency and have accounts in any currency so far as is necessary for the execution of the transactions required for its purpose.

2. The Contracting Parties undertake to give the Organisation the necessary authorisations for all the transfers of funds, in accordance with the conditions prescribed under national regulations and international agreements as applicable.

entailed by the establishment and activity of the Organisation, including the issue and service of loans when the issue of those loans has been authorised by the Government of the Contracting Party concerned.

Article 25

1. The Agency may call upon the services of qualified persons who are nationals of the Contracting Parties.

2. The staff of the Organisation and members of their families forming part of their households, shall enjoy the exemption from measures restricting immigration and governing aliens' registration generally accorded to staff members of comparable international organisations.

3. (a) The Contracting Parties, in time of international crisis, shall accord to the staff of the Organisation, and the members of their families forming part of their households, the same repatriation facilities as the staff of other international organisations.

   (b) The provisions of (a) above shall not affect the staff's obligations to the Organisation.

4. No exception may be made to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article except for reasons of public policy, public safety or public health.

5. The staff of the Organisation:

   (a) shall be granted exemption from customs duties and charges, other than those in respect of services rendered, in the case of the importation of their personal effects, movable property and other household effects which are not new, which they bring from abroad on first taking up residence in the territory in question, and in the case of the re-exportation of those same effects and movable property, when they relinquish their duties;

   (b) may, on taking up their duties in the territory of any one of the Contracting Parties, import their personal motor car temporarily with exemption from duty, and subsequently, but not later than on termination of their period of service, re-export that vehicle with exemption from duty, subject, however, in either event, to any conditions deemed to be necessary in each individual case by the Government of the Contracting Party concerned;

   (c) shall enjoy inviolability for all their official papers and documents.

6. The Contracting Parties shall not be obliged to grant to their own nationals the facilities provided for in paragraph 5 (a) and (b) above.

7. In addition to the privileges, exemptions and facilities granted to the staff of the Organisation, the Director General of the Agency shall enjoy immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by him/her in the exercise of his/her functions; this immunity shall not apply in the case of a motor traffic offence or in the case of damage caused by a motor vehicle belonging to or driven by him/her.

8. The Governments concerned shall take all the necessary measures to ensure the unrestricted transfer of net salaries.

Article 26

Representatives of the Contracting Parties shall, while exercising their functions and in the course of their journeys to and from the place of meeting, enjoy inviolability for all their official papers and documents.

Article 27

By reason of its own social security scheme, the Organisation, the Director General and personnel of the Organisation, shall be exempt from all compulsory contributions to national social security bodies, without prejudice to arrangements between the Organisation and Contracting Parties existing at the entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997.

Article 28

1. The contractual liability of the Organisation shall be governed by the law applicable to the contract concerned.

2. With regard to non-contractual liability, the Organisation shall make reparation for damage caused by the negligence of its organs, or of its servants in the scope of their employment, in so far as that damage can be attributed to them. The foregoing provision shall not preclude the right to other compensation under the national law of the Contracting Parties.

Article 29

1. (a) The installations of the Organisation shall be inviolable. The property and assets of the Organisation shall be exempt from any measure of requisition, expropriation or confiscation.

   (b) The archives of the Organisation and all official papers and documents belonging to it shall be inviolable, wherever located.

2. The property and assets of the Organisation may not be seized, nor may execution be levied upon them, except by a judicial decision. Such judicial decision shall not be made unless the Organisation has been given reasonable notice of the proceedings in question and has had an adequate opportunity to oppose the making of the decision. The installations of the Organisation shall not, however, be seized nor shall execution be levied upon them.

3. Nevertheless, in order to enable judicial inquiries to be carried out and to ensure the execution of judicial decisions in their respective territories, the competent authorities of the State in which the Organisation has its headquarters and of other States in which installations and archives of the Organisation are located shall, after having informed the Director General of the Agency, have access to such installations and archives.

Article 30

1. The Organisation shall collaborate at all times with the competent authorities of the Contracting Parties in order to facilitate the good administration of justice, to ensure the observance of police regulations and to prevent any abuse to which the privileges, immunities, exemptions or facilities specified in this Convention could give rise.

2. The Organisation shall facilitate, as far as possible, the execution of public works inside or in the vicinity of any immovable property allocated for its use in the territories of the Contracting Parties.

Article 31

In the performance of the tasks provided for in Article 2.1(e) and, where appropriate, Article 2.2(b), international agreements and national regulations relating to the admission to, flight over and security of, the territory of the Contracting Parties concerned shall be binding on the Agency, which shall take all necessary measures to ensure the application of such agreements and regulations.

Article 32

In the performance of the tasks provided for in Article 2.1(e) and, where appropriate, Article 2.2(b), the Agency shall give to those Contracting Parties which so request all necessary information relating to the aircraft of which it has cognisance in the exercise of its functions related to the airspace of the Contracting Party concerned, in order that the Contracting Parties concerned may be able to verify that international agreements and national regulations are being applied.

Article 33

The Contracting Parties recognise that it is necessary for the Agency to achieve financial equilibrium and undertake to make available to it the appropriate financial resources, within the limits and conditions defined in the present Convention and the Statute of the Agency at Annex I.

Article 34

1. Any dispute arising between two or more Contracting Parties or between one or more Contracting Parties and the Organisation relating to the interpretation, application or performance of this Convention, including its existence, validity or termination, which cannot be settled within a period of six months by direct negotiation or by any other means, shall be referred to arbitration of the Permanent Court of Arbitration in The Hague in accordance with the Optional Rules for Arbitration of the said Court.

2. The number of arbitrators shall be three.

3. The place of arbitration shall be The Hague. The International Bureau of the Permanent Court of Arbitration shall serve as Registrar, and shall provide such administrative services as the Permanent Court of Arbitration shall direct.

4. The decisions of the Permanent Court of Arbitration shall be binding on the Parties to the dispute.

Article 35

1. Without prejudice to the application of the provisions of Annex IV for the enforced recovery of route charges, the courts of the Contracting Parties shall have sole jurisdiction to hear disputes arising between the Organisation, represented by the Director General, and any natural person or corporate body, in connection with the application of acts of the Organisation.

2. Without prejudice to the application of the provisions of Annex IV for the enforced recovery of route charges, proceedings shall be instituted in the Contracting Party:

(a) where the defendant has his/her residence or registered office;

(b) where the defendant has a place of business, if neither his/her residence nor his/her registered office is situated in the territory of a Contracting Party;

(c) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) and (b) above, where the defendant has assets;

(d) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) to (c) above, where EUROCONTROL has its headquarters.

Article 36

1. The amendments made in conformity with the conditions prescribed in this Convention, to the Statute of the Agency set out in Annex I, and to Articles 16 et seq. of the provisions relating to the common route charges system set out in Annex IV, shall be valid and have effect in the territory of the Contracting Parties.

2. The tax provisions set out in Annex III and Articles 1 to 15 of the provisions relating to the common route charges system set out in Annex IV shall not be subject to amendment by the General Assembly.

3. Each Contracting Party shall be bound by Annex IV for a period of five years from the date on which this Convention enters into force. The five-year period shall be extended automatically for further five-year periods. A Contracting Party which has notified the General Assembly in writing, not less than two years before the expiry of the five-year period, that it does not consent to the extension of the period, shall cease to be bound by Annex IV at the expiry of this five-year period.

4. The rights and obligations of the withdrawing Contracting Party may be determined if necessary in a special agreement concluded between it and the Organisation.

This agreement will require to be approved by unanimity of the votes cast by the General Assembly, with the withdrawing Contracting Party taking no part in the vote.

5. The Contracting Party which is no longer bound by Annex IV may at any time request the General Assembly in writing to be bound once more by Annex IV. The Contracting Party in question shall again be bound by Annex IV six months after the day on which the General Assembly accepts the said request by unanimity of the votes cast by the Contracting Parties participating in the common system. The Contracting Party concerned shall be bound by Annex IV for a period of five years from the day on which it became bound. This period shall be extended automatically subject to the same conditions as those set out in paragraph 3 above.

Article 37

The Contracting Parties undertake to ensure to the Agency the application of current statutory provisions designed to safeguard the continuity of those general utilities required for the proper running of operational services.

Article 38

1. The Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and subsequently by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be extended for an indefinite period.

2. Once the Convention as thus extended has been in force for twenty years, any Contracting Party may terminate application, as far as it is concerned, of the Convention by giving written notification to the Government of the Kingdom of Belgium, which shall inform the Governments of the other Contracting States of such notification.

   The decision to withdraw shall take effect at the end of the year following the year in which notification of withdrawal is given, provided that the special agreement provided for in paragraph 3 below has been concluded by that date. Failing this, the decision to withdraw shall take effect on the date laid down in the said special agreement.

3. The rights and obligations, in particular of a financial nature, of the withdrawing Contracting Party shall be determined in a special agreement concluded between it and the Organisation.

   This agreement shall require to be approved by unanimity of the votes cast by the General Assembly with the withdrawing Contracting Party taking no part in the vote.

4. The Organisation may be dissolved if the number of Contracting Parties is reduced to less than 50% of the Parties signatories to the aforesaid 1997 Protocol, subject to a decision of the General Assembly carried by unanimity of the votes cast.

5. If, in application of the above, the Organisation is dissolved, its legal personality and capacity, within the meaning of Article 4, shall continue to exist for the purposes of winding up the Organisation.

Article 39

1. The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, of any State not signatory to the latter Protocol shall be subject to the agreement of the General Assembly expressed by unanimity of the votes cast.

2. The President of the General Assembly shall notify the non-signatory State of the decision to accept the accession.

3. The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the Governments of the other signatory and acceding States.

4. Accession shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession.

Article 40

1. The accession to the Convention, as amended by the Protocol of 12 February 1981 and by the Protocol opened for signature at Brussels in 1997, shall be open to regional economic integration organisations on terms and conditions to be agreed between the Contracting Parties and those organisations, of which one or more signatory States are members, these terms and conditions to be contained in an additional Protocol to the Convention.

2. The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium which shall notify the other Parties.

3. Accession of a regional economic integration organisation shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession, provided that the additional Protocol referred to in paragraph 1 above has entered into force.

The present consolidated text of the enacting terms of the Convention and its Annexes are drawn up in the German, English, Bulgarian, Croatian, Danish, Spanish, French, Greek, Hungarian, Italian, Dutch, Norwegian, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Swedish, Czech and Turkish languages. In accordance with the final provision of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, the final provision of the Protocol of 12 February 1981 amending the aforesaid Convention as well as the final provision of the Protocol opened for signature at Brussels in 1997 consolidating the aforesaid Convention, as variously amended, the text in the French language shall prevail, in the event of any inconsistency between the texts.

ANNEX I

STATUTE OF THE AGENCY

Statute of the Agency

Article 1

1. The Agency shall be the organ responsible for achieving the objectives and performing the tasks laid down in the Convention or set by the General Assembly or by the Council and their subsidiary bodies. It shall initiate and submit proposals to the relevant bodies related to the exercise of the various functions and the performance of the various tasks of these bodies as well as to other tasks delegated to the Organisation. It shall also provide support to the General Assembly and the Council and their subsidiary bodies in the execution of their supervisory functions.

2. In the performance of its tasks, the Agency may be assisted, where necessary, by civil and military experts appointed by States or by the service providers' organisations concerned.

3. The Agency shall act as the focal point for intergovernmental co-operation and coordination in the field of air navigation. It shall submit proposals and provide the necessary support with a view to convergence towards, and implementation of, a uniform European air traffic management system.

4. In particular, it shall provide regulatory, information, support and advisory services to the Contracting Parties, and, on the basis of agreements pursuant to Article 2 of the Convention, to recognised international organisations and to non-Contracting States.

5. In particular, the Agency shall :

   (a) coordinate the implementation plans of the Contracting Parties to ensure convergence towards a uniform European air traffic management system;

   (b) examine matters in the field of air navigation under study by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other international organisations concerned with civil aviation and coordinate and submit amendments to ICAO documents;

   (c) develop proposals for detailed planning for the harmonisation and integration of the air traffic services and systems, in particular the ground and airborne components of air navigation systems of the Contracting Parties, with a view to the establishment of a uniform European air traffic management system;

   (d) develop proposals concerning the arrangements for the strategic planning and design of routes and supporting airspace structures, in coordination with civil and military experts appointed by States;

   (e) develop proposals for the harmonisation of air traffic services regulations, develop coordinated or common policies to improve air traffic management at and around airports and support the improvement of efficiency and flexibility in the use of airspace between civil and military users;

(f) make proposals or play an advisory role in all aspects of policy and planning. Its scope is not limited to en-route air traffic management but enlarged to cater for an integrated "gate-to-gate" approach to air traffic management. It is assisted by national experts in preparing these proposals;

(g) study and promote measures for improving cost-effectiveness and efficiency in the field of air navigation;

(h) develop common criteria, procedures and methods to ensure the highest efficiency and quality of air traffic management systems and air traffic services;

(i) coordinate Research, Development, Trials and Evaluation (RDTE) programmes of national air traffic management organisations, including the collection and dissemination of results;

(j) conduct common studies, tests and applied research as well as other technical developments;

(k) define, design, develop, validate and organise the implementation of a uniform system for European air traffic management under the aegis of the Council.

6. When the Agency provides air navigation services, its aim shall be:

(a) to prevent collisions between aircraft;

(b) to ensure the orderly and expeditious flow of air traffic;

(c) to provide advice and information conducive to the safe and efficient conduct of flights;

(d) to notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.

7. The Agency shall work in close collaboration with the users' organisations in order to meet as efficiently and economically as possible the requirements of civil aviation It shall work in close collaboration with the military authorities to meet, under the same conditions, the special requirements of military aviation.

8. For the accomplishment of its task, the Agency may, among other things, construct and operate the buildings and installations it requires. However, it shall call upon national technical services and make use of existing national installations whenever this is technically and economically justified, in order to avoid any duplication.

Article 2

1 Subject to the powers conferred upon the General Assembly and the Council, the Agency shall be managed by a Director General who shall enjoy wide management independence with regard to the implementation, utilisation and efficient operation of the technical, financial and personnel resources placed at his disposal. To this end, he/she shall take the measures which he/she deems necessary in order to fulfil his/her obligations

2. Nevertheless, the Director General shall, with a view to submission for approval by the Council in accordance with the provisions of the Convention:

(a) elaborate annual and five-year work programmes stating the.impact on the trends in the costs and unit rates;

(b) draw up the five-year financial plan and the budget including the financial obligations, and, as provided for in Annex IV, the unit rates and tariffs;

(c) present an annual report to the Council on the activities and financial position of the Organisation;

(d) present the principles governing the general structure of the Agency, the details of this structure being the sole responsibility of the Director General.

3. Furthermore, the Director General shall:

(a) submit reports at regular intervals and seek instructions from the Council whenever there is a risk of the objectives not being achieved, of the deadlines or financial ceilings being exceeded, or in the event of major changes to programmes;

(b) negotiate the agreements referred to in Article 2 of the Convention, within the framework of the directives issued by the Council.

Article 3

The Director General shall draw up and submit for the Council's approval, the Contract Regulations relating to:

(a) the letting of contracts for the supply of goods and services to the Organisation;

(b) the supply of goods and services by the Organisation;

(c) the sale or disposal of surplus assets.

Article 4

The Director General shall draw up, and submit for the Council's approval, the Financial Regulations, which shall determine, in particular, the conditions governing payment of national contributions, as well as the terms on which loans may be raised by the Agency, and will ensure proper financial management, including internal audit.

Article 5

1. Without prejudice to the right of the Contracting Parties to submit proposals, the Director General shall draw up and submit for the Council's approval, the Agency's Staff Regulations:

(a) they shall include, in particular, provisions relating to the nationality of personnel, selection and recruitment procedures and principles, salary scales, pensions, internal tax, disqualification for office, professional secrecy and continuity of the service;

(b) the Agency's staff shall be recruited from among nationals of the Contracting Parties. Personnel from non-Contracting States may be employed pursuant to the agreements provided for in Article 2.3 of the Convention, or in exceptional cases by duly substantiated decision of the Director General.

2. The Administrative Tribunal of the International Labour Organisation shall have sole jurisdiction in disputes between the Organisation and the personnel of the Agency, to the exclusion of the jurisdiction of all other courts and tribunals, national or international.

Article 6

1. The Director General shall be appointed for a term of office of five years by the General Assembly by a majority of the votes cast, on condition that the said majority attains three-quarters of the weighted votes cast according to the weighting provided for in Article 11 of the Convention and at least three-quarters of the Contracting Parties casting a vote. His/her term of office may be renewed once in the same manner. The Statute of the Director General shall be approved by the Council.

2. The Director General shall represent the Organisation in legal proceedings and for all civil purposes.

3 Furthermore, in conformity with the policies adopted by the General Assembly and the Council, the Director General:

(a) may appoint the staff and may terminate their services in accordance with the Staff Regulations; appointments to Grade A1 and A2 functions for a term of office of five years normally, renewable once, shall be subject to approval by the Council;

(b) may borrow money in accordance with the Financial Regulations and within the limits determined for that purpose by the Council;

(c) may enter into contracts in accordance with the Contract Regulations referred to in Article 3 and within the limits determined for that purpose by the Council;

(d) shall draw up and submit for the Council's approval the Regulation on data protection provided for in Article 7.2(l) of the Convention;

(e) shall draw up and submit for the Council's approval the rules and procedures applicable to standards, specifications and practices for air traffic management systems and services.

4 The Director General may discharge the aforesaid functions without prior reference to the Council, but he/she shall keep the Council informed of all measures taken in the exercise of the aforesaid powers.

5. The Council shall determine the conditions under which a substitute for the Director General may be appointed should he/she be unable to perform his/her duties

Article 7

1. The Budget shall be balanced as between receipts and expenditure.

Estimates of all receipts and expenditure of the Agency shall be prepared for each financial year.

The financial year shall begin on 1 January and end on 31 December.

3. The draft budget and draft five-year financial plan shall be submitted by the Director General for the approval of the Council not later than 31 October of the preceding year.

Article 8

1. The Organisation may borrow on the international financial markets in order to obtain the necessary resources for the accomplishment of its tasks.

2. The Organisation may issue loans on the financial markets of a Contracting Party in accordance with national law relating to internal loans, or, in the absence of such law, with the agreement of the Contracting Party.

3. The Financial Regulations shall determine the procedures by which the Organisation raises and repays loans.

4. Each budget and each five-year financial plan shall specify the maximum amount which the Organisation may borrow during the years covered by that budget and the five-year financial plan.

5. In matters falling within the scope of this article, the Organisation shall act in agreement with the competent authorities of the Contracting Parties or with their banks of issue.

Article 9

The budget and the five-year financial plan may be revised during the financial year, if circumstances so require, in accordance with the requirements prescribed for their preparation and approval.

Article 10

1. The accounts of all the Agency budgetary receipts and expenditure, and the Agency's financial management, shall be audited annually by an Audit Board.

2. The Audit Board shall be assisted in its work by external consultant auditors. The outside firm of consultant auditors shall be appointed by the Council for a three-year term in accordance with Article 7.2(f) of the Convention.

3. The purpose of the audit carried out by the Audit Board, with the assistance of external consultant auditors, shall be to establish the regular nature of receipts and expenditure and to ensure sound financial management. The Audit Board shall submit to the Council at the close of each financial year a report incorporating the Agency's comments. The Council may direct the Agency to take any appropriate measures recommended in the audit report, in pursuance of Article 7.2(a) of the Convention.

4. The Audit Board shall ensure that an appropriate internal control mechanism is put in place within the Agency, which is in line with sound corporate practice and management.

5. The Audit Board may review other financial issues relating to the Agency in line with its Terms of Reference.

Article 11

1. Administrative or technical inspections of the services of the Agency may be carried out, if so required by the Council, acting either on its own initiative or at the request of the Director General.

2. Such inspections shall be made by officers of the administrations of the Contracting Parties, with external assistance if required. Each inspection committee shall consist of at least two persons of different nationalities and should include as far as possible a person who has taken part in a previous inspection.

Article 12

The Council shall determine the working languages of the Agency.

Article 13

The Agency shall issue the publications necessary for its operation.

Article 14

All draft amendments of the Statute shall be submitted for the approval of the General Assembly pursuant to the provisions of Article 6.1(d) of the Convention.

ANNEX II

FLIGHT INFORMATION REGIONS

Flight Information Regions

Federal Republic of Germany

Berlin Upper Flight Information Region
Hannover Upper Flight Information Region
Rhein Upper Flight Information Region
Bremen Flight Information Region
Düsseldorf Flight Information Region
Frankfurt Flight Information Region
München Flight Information Region
Berlin Flight Information Region

Republic of Austria

Wien Flight Information Region

Kingdom of Belgium - Grand Duchy of Luxembourg

Bruxelles Upper Flight Information Region
Bruxelles Flight Information Region

Republic of Bulgaria

Sofia Flight Information Region
Varna Flight Information Region

Republic of Cyprus

Nicosia Flight Information Region

Republic of Croatia

Zagreb Flight Information Region

Kingdom of Denmark

København Flight Information Region

Kingdom of Spain

Madrid Upper Flight Information Region
Madrid Flight Information Region
Barcelona Upper Flight Information Region
Barcelona Flight Information Region
Islas Canarias Upper Flight Information Region
Islas Canarias Flight Information Region

French Republic - Principality of Monaco (*)

France Upper Flight Information Region
Paris Flight Information Region
Brest Flight Information Region
Bordeaux Flight Information Region

Marseille Flight Information Region (*)
Reims Flight Information Region

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Scottish Upper Flight Information Region
Scottish Flight Information Region
London Upper Flight Information Region
London Flight Information Region

Hellenic Republic

Athinai Upper Flight Information Region
Athinai Flight Information Region

Republic of Hungary

Budapest Flight Information Region

Ireland

Shannon Upper Flight Information Region
Shannon Flight Information Region
Shannon Oceanic Transition Area enclosed by the following co-ordinates: 51° North 15° West, 51° North 8° West, 48° 30' North 8° West, 49° North 15° West, 51°North 15° West at and above FL55

Italian Republic

Milano Upper Flight Information Region
Roma Upper Flight Information Region
Brindisi Upper Flight Information Region
Milano Flight Information Region
Roma Flight Information Region
Brindisi Flight Information Region

Republic of Malta

Malta Flight Information Region

Kingdom of Norway

Oslo Upper Flight Information Region
Stavanger Upper Flight Information Region
Trondheim Upper Flight Information Region
Bodø Upper Flight Information Region
Oslo Flight Information Region
Stavanger Flight Information Region
Trondheim Flight Information Region
Bodø Flight Information Region
Bodø Oceanic Flight Information Region

Kingdom of the Netherlands

Amsterdam Flight Information Region

Portuguese Republic

Lisboa Upper Flight Information Region
Lisboa Flight Information Region
Santa Maria Flight Information Region

Romania

Bucuresti Flight Information Region

Slovak Republic

Bratislava Flight Information Region

Republic of Slovenia

Ljubljana Flight Information Region

Kingdom of Sweden

Malmö Upper Flight Information Region
Stockholm Upper Flight Information Region
Sundsvall Upper Flight Information Region
Malmö Flight Information Region
Stockholm Flight Information Region
Sundsvall Flight Information Region

Swiss Confederation

Switzerland Upper Flight Information Region
Switzerland Flight Information Region

Czech Republic

Praha Flight Information Region

Republic of Turkey

Ankara Flight Information Region
Istanbul Flight Information Region

ANNEX III

TAX PROVISIONS

Tax provisions

Article 1

1 Without prejudice to the exonerations provided for in Articles 22 and 23 of the Convention, when the Organisation in the exercise of its official activities makes substantial acquisitions of property or employs services of substantial value in respect of which indirect duties, taxes or charges (including such duties, taxes or charges levied on importation other than those referred to in Article 23.1 of the Convention) have been paid or are payable, the Governments of the Member States shall, whenever possible, take appropriate action to offset the effect on the Organisation of such duties, taxes or charges by means of an adjustment of the financial contributions to the Organisation or by means of remission or of reimbursement to the Organisation of the amount of the duties, taxes or charges.

2. With regard to payments by the Organisation to Member States in respect of capital investments made by those States, in so far as the cost thereof is to be refunded by the Organisation, the said States shall ensure that their statements of the amounts in question submitted to the Organisation do not include duties, taxes or charges from which the Organisation would have been exempt or which would be refunded to it or which would be the subject of an adjustment of the financial contributions to the Organisation if the Organisation had made those investments itself.

3. The provisions of this Article shall not apply in respect of duties, taxes or charges collected as payment for public utility services.

Article 2

Property acquired by the Organisation to which Article 1.1 applies may not be sold or otherwise disposed of except in accordance with conditions laid down by the Governments of the States concerned.

Article 3

1. The Director General of the Agency and the Staff members of the Organisation shall be subject to a tax for the benefit of the Organisation on salaries and emoluments paid by the Organisation in accordance with the rules and conditions determined by the General Assembly. Such salaries and emoluments shall be exempt from national income tax.

The Member States may, however, take into account salaries and emoluments exempted from national income tax when assessing the amount of the tax payable on other income of those in receipt of the said salaries and emoluments.

2. Paragraph 1 shall not apply to pensions and annuities paid by the Organisation.

3. The names, titles, addresses as well as remunerations and where appropriate pensions of employees and former employees to whom the provisions of

paragraphs 1 and 2 of the present article are applicable shall be communicated periodically to the Member States.

Article 4

For the purpose of this Annex, the Organisation shall act in concert with the relevant authorities of the Member States concerned.

Article 5

This Annex shall replace the Additional Protocol to the Convention signed at Brussels on 6 July 1970, as amended by the Protocol signed at Brussels on 21 November 1978, both in turn amended by Article XXXVIII of the Protocol signed at Brussels on 12 February 1981 amending the Convention.

Notwithstanding the provisions of paragraph 1 above, obligations under Article 3 of the Additional Protocol of 6 July 1970 shall remain binding until the relevant claims and commitments have been fully discharged.

ANNEX IV

PROVISIONS RELATING TO THE COMMON ROUTE CHARGES SYSTEM

Provisions relating to the common route charges system

Article 1

The Contracting Parties agree to continue to administer a joint system for the establishment, billing and collection of route charges as a single charge per flight and to use for this purpose the services of EUROCONTROL.

Article 2

The Organisation shall establish, bill and collect the route charges levied on users of en route air navigation services on a proposal from the Contracting Parties participating in the common route charges system.

Article 3

In matters relating to route charges, the Council shall be the body responsible for determining the arrangements for giving effect to the General Assembly's decisions in route charge matters and supervising the Agency's tasks in this field.

The Council shall *inter alia*:

(a) prepare decisions for the General Assembly in route charge policy matters;

(b) determine the unit of account in which route charges are expressed;

(c) determine, in accordance with decisions taken on the basis of Article 6.2 of the Convention, the conditions of application of the system, including the conditions of payment, as well as the unit rates and tariffs and the period during which they are to apply;

(d) approve reports relating to EUROCONTROL route charges activities;

(e) adopt the Financial Regulations applicable to the Route Charges System;

(f) approve the budgetary annexes relating to EUROCONTROL route charges activities.

Article 4

The route charges indicated on the bill issued by the Organisation shall constitute a single charge due in respect of each flight, which shall constitute a single claim by EUROCONTROL, payable at its Headquarters.

Article 5

1. The charge shall be payable by the person who was the operator of the aircraft at the time when the flight was performed. The charge shall attach as a lien to the aircraft which incurred the charge, irrespective of in whose hands it may be, if the law of the Contracting Party concerned so permits.

2. Where an ICAO designator or any other recognised designator is used in identification of the flight, EUROCONTROL may deem the operator to be the aircraft operating agency to whom the ICAO designator was allocated or was in the process

of allocation at the time of the flight or identified in the filed flight plan or identified by use of that ICAO or other recognised designator in communication with air traffic control or by any other means.

3. If the identity of the operator is not known, the owner of the aircraft shall be regarded as the operator unless he/she proves which other person was the operator.

4. The operator and the owner of the aircraft shall be jointly and severally liable to pay the charge, if the law of the Contracting Party concerned so permits.

Article 6

1. Where the amount due has not been paid, measures may be taken to enforce recovery, including detention and sale of aircraft, if the law of the Contracting Party where the aircraft has landed so permits.

2. Measures may also include, at EUROCONTROL's request, the review by a Contracting Party or any competent body of the administrative authorisation connected with air transport or air traffic management issued to a person liable to pay the charge, if the relevant legislation so provides.

Article 7

1. Proceedings for recovery of the amount due shall be instituted either by EUROCONTROL or, at EUROCONTROL's request, by a Contracting Party, or by any body authorised for that purpose by a Contracting Party.

2. Recovery shall be effected by judicial or administrative procedure.

3. Each Contracting Party shall inform EUROCONTROL of the procedures applied in that State and of the competent courts, tribunals or administrative authorities.

Article 8

Recovery proceedings shall be instituted in the territory of the Contracting Party:

(a) where the debtor has his/her residence or registered office;

(b) where the debtor has a place of business, if neither his/her residence nor his/her registered office is situated in the territory of a Contracting Party;

(c) where, in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) and (b) above, the debtor has assets;

(d) where EUROCONTROL has its headquarters, in the absence of the grounds of jurisdiction set out in sub-paragraphs (a) to (c) above.

Article 9

1. The provisions of Articles 5, 6, 7 and 8 shall not prevent any Contracting Party, or any body authorised by a Contracting Party, acting at the request of EUROCONTROL, from proceeding with the recovery of the amount due by the detention and sale of aircraft in accordance with the administrative or judicial procedure of the relevant Contracting Party.

2. The power so to detain and sell shall extend to the equipment, spare parts, fuel, stores and documents of the aircraft detained or sold.

3. The validity and effect of detention and sale shall be determined by the law of the Contracting Party where the detention has been effected.

Article 10

EUROCONTROL shall have the capacity to institute proceedings before the competent courts, tribunals and administrative authorities of States not parties to the Convention.

Article 11

The following decisions taken in a Contracting Party shall be recognised and enforced in the other Contracting Parties:

(a) final decisions of a court or tribunal;

(b) decisions of an administrative authority which have been subject to review by a court or tribunal, but are no longer so, either because the court or tribunal has dismissed the appeal by a final decision, or because the appeal has been withdrawn, or because the time for lodging the appeal has expired.

Article 12

The decisions referred to in Article 11 shall not be recognised or enforced in the following cases :

(a) if the court, tribunal or administrative authority of the Contracting Party of origin was not competent in accordance with Article 8;

(b) if the decision is contrary to public policy of the Contracting Party addressed;

(c) if the debtor did not receive notice of the decision of the administrative authority or of the institution of the proceedings in sufficient time to enable him/her to defend the case or to appeal to a court or a tribunal;

(d) if proceedings relating to the same route charges have been previously instituted and are still pending before a court, tribunal or an administrative authority of the Contracting Party addressed;

(e) if the decision is incompatible with a decision relating to the same route charges given in the Contracting Party addressed;

(f) if the court, tribunal or administrative authority of the Contracting Party of origin in order to arrive at its decision, has decided a preliminary question concerning the

status or legal capacity of natural persons, rights in property arising out of a matrimonial relationship, wills or succession in a way that conflicts with a rule of the private international law of the Contracting Party addressed, unless the same result would have been obtained by the application of the rules of private international law of that Contracting Party.

Article 13

The decisions referred to in Article 11, if enforceable in the Contracting Party of origin, shall be enforced in accordance with the law of the Contracting Party addressed. If necessary, an order of enforcement shall on request be issued by a court, tribunal or an administrative authority of the Contracting Party addressed.

Article 14

1. The request shall be accompanied by :

(a) a certified copy of the decision;

(b) in the case of a decision of a court or tribunal rendered by default, the original or a certified copy of a document establishing that notice of the institution of the proceedings was duly served on the debtor;

(c) in the case of an administrative decision, a document establishing that the requirements of Article 11 have been met;

(d) a document establishing that the decision is enforceable in the Contracting Party of origin and that the debtor has received notice of the decision in due time.

2. A duly certified translation of the documents shall be supplied if the court, tribunal or administrative authority of the Contracting Party addressed so requires. No legalisation or similar formality shall be required.

Article 15

1. The request can be rejected only for one of the reasons set forth in Article 12. In no case may the decision be reviewed on its merits in the Contracting Party addressed.

2. The procedure for the recognition and enforcement of the decision shall be governed by the law of the Contracting Party addressed insofar as the Convention does not otherwise provide.

Article 16

The amount collected by EUROCONTROL shall be paid to the Contracting Parties in accordance with the decisions of the Council.

Article 17

Where the claim is recovered by a Contracting Party, the amount collected shall be paid without delay to EUROCONTROL, which shall proceed in accordance with Article 16. The recovery costs incurred by that Contracting Party shall be charged to EUROCONTROL.

Article 18

The competent authorities of the Contracting Parties shall co-operate with EUROCONTROL in the establishment and collection of route charges.

Article 19

If the Council decides unanimously to abandon recovery of a charge, the Contracting Parties concerned may take whatever action they deem fit. In such a case, the provisions of the Convention relating to recovery and to recognition and enforcement of decisions shall cease to apply.

ADDITIONAL PROTOCOL

concerning the replacement of the
Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981
by
the relevant provisions of the consolidated text of the
EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air navigation as amended at Brussels in 1997,
including its Annex IV

ADDITIONAL PROTOCOL

concerning the replacement of the
Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981
by
the relevant provisions of the consolidated text of the
EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the
Safety of Air Navigation as amended at Brussels in 1997,
including its Annex IV

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
THE KINGDOM OF BELGIUM,
THE REPUBLIC OF BULGARIA,
THE REPUBLIC OF CYPRUS,
THE REPUBLIC OF CROATIA,
THE KINGDOM OF DENMARK,
THE KINGDOM OF SPAIN,
THE FRENCH REPUBLIC,
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,
THE HELLENIC REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF HUNGARY,
IRELAND,
THE ITALIAN REPUBLIC,
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,
THE REPUBLIC OF MALTA,
THE PRINCIPALITY OF MONACO,
THE KINGDOM OF NORWAY,
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
THE PORTUGUESE REPUBLIC,
ROMANIA,
THE SLOVAK REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF SLOVENIA,
THE KINGDOM OF SWEDEN,
THE SWISS CONFEDERATION,
THE CZECH REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF TURKEY,

Hereinafter called "the National Contracting Parties",

THE EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION,

Hereinafter called "EUROCONTROL",

Having regard to the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation amended in Brussels in 1981, and in particular its articles 6.3, 7.2, 11 and 12;

Having regard to Measure No. 85/43 taken by the Permanent Commission of EUROCONTROL regarding the conclusion of the present Additional Protocol;

Whereas the National Contracting Parties are this day signing a Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended (hereinafter called "the Protocol");

Whereas EUROCONTROL is, with the National Contracting Parties, party to the Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981 (hereinafter called "the Multilateral Agreement");

Whereas, however, the Protocol is open for signature only by the National Contracting Parties and by any other State invited to the Diplomatic Conference at which it was adopted and any other State authorised to sign it by the Permanent Commission of EUROCONTROL;

Whereas pursuant to Article IV of the Protocol, once the latter enters into force the Multilateral Agreement shall be terminated and replaced by the relevant provisions of the consolidated text of the Convention annexed to the Protocol, including its Annex IV;

Whereas such a substitution is possible only with the consent of all the Parties;

Have agreed as follows:

Article 1

With effect from the entry into force of the Protocol of 27 June 1997 consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended, the Multilateral Agreement relating to Route Charges of 12 February 1981 shall be terminated.

Article 2

The Government of the Kingdom of Belgium shall have the present Additional Protocol registered with the Secretary-General of the United Nations as provided for in Article 102 of the Charter of the United Nations and with the Council of the International Civil Aviation Organisation as provided for in Article 83 of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, having presented their Full Powers, found in good and due form, have signed the present Additional Protocol.

DONE in Brussels, this 27th day of June 1997, in the German, English, Bulgarian, Croatian, Danish, Spanish, French, Greek, Hungarian, Italian, Dutch, Norwegian, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Swedish, Czech and Turkish languages, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the signatories. In the event of any inconsistency, the text in the French language shall prevail.

For the Federal Republic of Germany,

For the Republic of Austria,

For the Kingdom of Belgium,

For the Republic of Bulgaria,

For the Republic of Cyprus,

For the Republic of Croatia,

For the Kingdom of Denmark,

For the Kingdom of Spain,

For the French Republic,

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

For the Hellenic Republic

For the Republic of Hungary,

For Ireland,

For the Italian Republic,

For the Grand Duchy of Luxembourg,

For the Republic of Malta,

For the Principality of Monaco,

For the Kingdom of Norway,

For the Kingdom of the Netherlands,

For the Portuguese Republic,

For Romania,

For the Slovak Republic,

For the Republic of Slovenia,

For the Kingdom of Sweden,

For the Swiss Confederation,

For the Czech Republic,

For the Republic of Turkey,

For EUROCONTROL,

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΗ
ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗΣ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ
ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ EUROCONTROL
ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΤΗΣ 13ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1960
ΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ
ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ
(Βρυξέλλες, 27 Ιουνίου 1997)

ΟΙ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ:

ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,
ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ,
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,
ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,
ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ,
ΤΗΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ, ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,
ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΔΟΥΚΑΤΟΥ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ,
ΤΟΥ ΠΡΙΓΚΙΠΑΤΟΥ ΤΟΥ ΜΟΝΑΚΟ,
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ,
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,
ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,
ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ,
ΤΗΣ ΣΛΟΒΑΚΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,
ΤΗΣ ΕΛΒΕΤΙΚΗΣ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ,
ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,
ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ,

Οι οποίοι συνήλθαν στις Βρυξέλλες, στις 27 Ιουνίου 1997,

Αποφάσισαν να ενσωματώσουν στη Διεθνή Σύμβαση EUROCONTROL τη σχετική με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, όπως τροποποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1981 τις τροποποιήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 1 της παρούσας Τελικής Πράξης.

Υιοθέτησαν το Πρωτόκολλο ενοποίησης των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, που ανοίχθηκε για υπογραφή στις 27 Ιουνίου 1997 και το οποίο παρατίθεται στο Παράρτημα 2 της παρούσας Τελικής Πράξης.

Σημείωσαν την ακόλουθη δήλωση του Βασιλείου των Κάτω χωρών, η οποία έγινε εξ ονόματος των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που είναι μέλη του EUROCONTROL:

«Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που είναι μέλη του EUROCONTROL δηλώνουν ότι η εκ μέρους τους υπογραφή του Πρωτοκόλλου ενοποίησης των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, που ανοίχθηκε για υπογραφή στις 27 Ιουνίου 1997, και το οποίο παρατίθεται στο Παράρτημα 2 της παρούσας Τελικής Πράξης, δε θίγει ουδόλως την αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας σε ορισμένους τομείς που καλύπτονται από την εν λόγω Σύμβαση ούτε την προσχώρηση της Κοινότητας στον EUROCONTROL για τους σκοπούς άσκησης μίας τέτοιας αποκλειστικής αρμοδιότητας».

Σημείωσαν την ακόλουθη δήλωση του Βασιλείου του Βελγίου:

«Υπογράφοντας το κείμενο αυτό χωρίς κάποια επίσημη επιφύλαξη, το Βασίλειο του Βελγίου δηλώνει με την παρούσα ότι προσδίδει ιδιαίτερη σημασία τόσο στην οργάνωση του εναέριου χώρου κατά τρόπο που να εγγυάται τη χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στους αερολιμένες του όσο και στην προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων».

Σημείωσαν την ακόλουθη δήλωση της Ελληνικής Δημοκρατίας:

«Η Ελληνική Δημοκρατία υπογράφει την Τελική Πράξη της Διπλωματικής Σύνδιάσκεψης σχετικά με το Πρωτόκολλο ενοποίησης των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960, υπό τον όρο ότι η εφαρμογή των διατάξεων του εν λόγω Πρωτοκόλλου θα πρέπει να είναι σύμφωνη με το νομικό πλαίσιο και τις διαδικασίες του ICAO».

Σημείωσαν την ακόλουθη δήλωση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας:

«Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας θεωρεί ότι είναι ουσιώδες, ο Κανονισμός για την προστασία των δεδομένων που εκπόνησε ο Οργανισμός EUROCONTROL, να αντιστοιχεί σε κάθε περίπτωση προς τους κανόνες που θέσπισε η Ευρωπαϊκή Ένωση με την Οδηγία της για την προστασία των δεδομένων.

Πρέπει επίσης να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που διαβιβάζονται από τον Οργανισμό σε ένα Συμβαλλόμενο Μέρος απολαμβάνουν, στο έδαφος αυτού του τελευταίου, προστασίας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του προαναφερόμενου Κανονισμού».

Υιοθέτησαν τα ακόλουθα ψηφίσματα:

1. Ψήφισμα με το οποίο παροτρύνονται τα κράτη μέλη να κυρώσουν το Πρωτόκολλο το συντομότερο δυνατό.

Η Συνδιάσκεψη, η οποία συνήλθε στις Βρυξέλλες, την 27η Ιουνίου 1997, με σκοπό την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου ενοποίησης της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

Έχοντας υιοθετήσει ομόφωνα το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο.

Εκτιμώντας ότι είναι ιδιαίτερα επιθυμητό να τεθεί σε ισχύ το εν λόγω Πρωτόκολλο το συντομότερο δυνατό.

Προτρέπει όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη να κυρώσουν, να αποδεχτούν ή να εγκρίνουν το Πρωτόκολλο ενοποίησης της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας το συντομότερο δυνατό.

Καλεί το Γενικό Διευθυντή του EUROCONTROL να λάβει όλα τα πρακτικά μέτρα, σε συνεργασία με τα Συμβαλλόμενα Μέρη, για την παροχή βοήθειας, κατά περίπτωση, στο πλαίσιο της διαδικασίας κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης του εν λόγω Πρωτοκόλλου.

ΙΙ. Ψήφισμα σχετικά με την πρόωρη εφαρμογή του Πρωτοκόλλου.

Η Συνδιάσκεψη, η οποία συνήλθε στις Βρυξέλλες, την 27η Ιουνίου 1997, με σκοπό την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου ενοποίησης της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

Έχοντας υιοθετήσει ομόφωνα το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο.

Έχοντας λάβει υπόψη τις αποφάσεις που λήφθηκαν από τους Υπουργούς Μεταφορών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Συνδιάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΣΠΑ) κατά τη συνεδρίασή τους στην Κοπεγχάγη, στις 14 Φεβρουαρίου 1997, σχετικά με τη Στρατηγική της ΕΣΠΑ.

Έχοντας σημειώσει ότι οι Υπουργοί Μεταφορών της ΕΣΠΑ κάλεσαν τη Μόνιμη Επιτροπή του EUROCONTROL να προβλέψει διατάξεις για την πρόωρη εφαρμογή της αναθεωρημένης Σύμβασης EUROCONTROL, όπως προτείνεται στη Στρατηγική της ΕΣΠΑ.

Διαπιστώνοντας ότι μία πρόωρη εφαρμογή ορισμένων διατάξεων της αναθεωρημένης Σύμβασης είναι αναγκαία, προκειμένου να ανατεθούν στον Οργανισμό EUROCONTROL και ιδίως στην Υπηρεσία αυτού, ο ρόλος και τα καθήκοντα που προβλέπονται στη θεσμική Στρατηγική της ΕΣΠΑ.

Επαναβεβαιώνοντας τη δέσμευσή τους να επιτευχθεί, μέσω των διατάξεων της αναθεωρημένης Σύμβασης και σε στενή συνεργασία με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, ένα ασφαλές και αποτελεσματικό ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και ένα επίσης αποτελεσματικό κοινό σύστημα τελών διαδρομής.

Προτρέπει όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη να δραστηριοποιηθούν, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, για την πρόωρη εφαρμογή ορισμένων διατάξεων της αναθεωρημένης Σύμβασης.

Υιοθέτησε τις ακόλουθες κοινές δηλώσεις:

Κοινή δήλωση σχετικά με το σχέδιο Κανονισμού του EUROCONTROL για την προστασία των δεδομένων.

Η Συνδιάσκεψη, η οποία συνήλθε στις Βρυξέλλες, την 27η Ιουνίου 1997, με σκοπό την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου ενοποίησης της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

Έχοντας υιοθετήσει ομόφωνα το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο.

Έχοντας λάβει υπόψη το σχέδιο Κανονισμού του EUROCONTROL για την προστασία των δεδομένων.

Προβαίνει στην εξής κοινή δήλωση:

Τα υπογράφοντα κράτη αναλαμβάνουν να εξασφαλίσουν ότι θα εγκριθεί από το Συμβούλιο, το συντομότερο δυνατό, ένας εσωτερικός κανονισμός για την προστασία των δεδομένων του Οργανισμού EUROCONTROL.

II. Κοινή δήλωση σχετικά με τα μετρά που είναι αναγκαία προκειμένου να μπορεί το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου να ασκεί ένα καθήκον «διαφάνειας» και να μπορεί το εν λόγω καθήκον να εισαχθεί στο πλαίσιο της πρόωρης εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του Πρωτοκόλλου.

Η Συνδιάσκεψη.

Η οποία συνήλθε στις Βρυξέλλες, την 27η Ιουνίου 1997, με σκοπό την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου ενοποίησης της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

Έχοντας υιοθετήσει ομόφωνα το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο.

Έχοντας λάβει υπόψη τις διατάξεις του εν λόγω Πρωτοκόλλου τις σχετικές με τη δημιουργία μίας αποτελεσματικής και αυτόνομης,δομής διαχείρισης για την Υπηρεσία του EUROCONTROL, ικανής να διευκολύνει την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού, ορθολογικού και διαφανούς μηχανισμού λήψης αποφάσεων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, σύμφωνα με τη θεσμική Στρατηγική της ΕΣΠΑ.

Έχοντας σημειώσει ότι εναπόκειται στην Υπηρεσία του EUROCONTROL να επιτύχει τους στόχους και να εκτελεί τα καθήκοντα που καθορίζονται στη Σύμβαση ή από τα διευθυντικά όργανα του EUROCONTROL

Αναγνωρίζοντας ότι είναι ευκταίο να επιτραπεί στην Υπηρεσία του EUROCONTROL να εγγυάται ένα ικανοποιητικό επίπεδο διαφάνειας κατά τη διαχείριση της μέσω ενός Συμβουλίου Λογιστικού Ελέγχου, στο οποίο θα δοθεί η κατάλληλη εντολή.

Προβαίνει στην εξής κοινή δήλωση:

Τα υπογράφοντα κράτη αναλαμβάνουν να λάβουν τα μέτρα που είναι αναγκαία προκειμένου να μπορεί το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου, το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 7 παρ. 5 της Σύμβασης, να ασκεί ένα καθήκον «διαφάνειας», και να μεριμνήσουν να εισαχθεί το εν λόγω καθήκον στο πλαίσιο της πρόωρης εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του Πρωτοκόλλου ενοποίησης της Σύμβασης.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι Πληρεξούσιοι υπέγραψαν την παρούσα Τελική Πράξη.

ΕΓΙΝΕ στις Βρυξέλλες, στις 27 Ιουνίου 1997, σε ένα μόνο αντίτυπο, το οποίο θα παραμείνει κατατεθειμένο στα αρχεία της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία θα κοινοποιήσει ακριβή αντίγραφα στις Κυβερνήσεις των λοιπών υπογραφόντων κρατών.

Για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας,

Για τη Δημοκρατία της Αυστρίας,

Για το Βασίλειο του Βελγίου,

Για τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας,

Για την Κυπριακή Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Κροατίας,

Για το Βασίλειο της Δανίας,

Για το Βασίλειο της Ισπανίας,

Για τη Γαλλική Δημοκρατία,

Για το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας,

Για την Ελληνική Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Ουγγαρίας,

Για την Ιρλανδία,

Για την Ιταλική Δημοκρατία,

Για το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου,

Για τη Δημοκρατία της Μάλτας,

Για το Πριγκιπάτο του Μονακό,

Για το Βασίλειο της Νορβηγίας,

Για το Βασίλειο των Κάτω Χωρών,

Για την Πορτογαλική Δημοκρατία,

Για τη Ρουμανία,

Για τη Σλοβακική Δημοκρατία,

Για τη Δημοκρατία της Σλοβενίας,

Για το Βασίλειο της Σουηδίας,

Για την Ελβετική Συνομοσπονδία,

Για την Τσεχική Δημοκρατία,

Για την Τουρκική Δημοκρατία,

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 της ΤΕΛΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ
ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ
ΤΗΣ 27ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1997

Άρθρο Ι

Η Διεθνής Σύμβαση EUROCONTROL η σχετική με τη Συνεργασία για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, της 13ης Δεκεμβρίου 1960, όπως τροποποιήθηκε με το πρόσθετο Πρωτόκολλο της 6ης Ιουλίου 1970, το οποίο με τη σειρά του τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 21ης Νοεμβρίου 1978, το σύνολο των οποίων τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981, στο εξής καλούμενη «η Σύμβαση», τροποποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων που ακολουθούν.

Άρθρο ΙΙ

Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 1 της Σύμβασης αντικαθίστανται από τις ακόλουθες διατάξεις:

«Άρθρο 1

1. Προκείμενου να επιτευχθεί η εναρμόνιση και ολοκλήρωση που απαιτούνται με στόχο την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να ενισχύσουν τη συνεργασία τους και να αναπτύξουν τις κοινές δραστηριότητές τους στο πεδίο της αεροναυτιλίας, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις αναγκαιότητες της άμυνας και παρέχοντας τη μέγιστη ελευθερία σε όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου, σύμφωνα με το επίπεδο ασφαλείας που απαιτείται κατά την παροχή αποτελεσματικών ως προς το κόστος εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιηθούν, όπου αυτό είναι δυνατόν, μεταξύ άλλων, από επιχειρησιακή, τεχνική και χρηματοοικονομική άποψη, τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Οι στόχοι αυτοί θα επιδιωχθούν χωρίς να θίγεται η αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας κάθε κράτους στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφός του και η δυνατότητα για κάθε κράτος να ασκεί τα προνόμιά του στο θέμα της ασφάλειας και της άμυνας στον εθνικό εναέριο χώρο του.

Προς το σκοπό αυτό συμφώνησαν:

(α) να καθορίσουν μία ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα της διαχείρισης της εναέρίας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού στρατηγικών και προγραμμάτων, των οποίων στόχος είναι η βελτίωση της χωρητικότητας που είναι αναγκαία, προκειμένου η εν λόγω να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις όλων των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών με αποτελεσματικό ως προς κόστος τρόπο, ενώ θα διατηρείται το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας

(β) να δεσμευθούν για τον καθορισμό ειδικών στόχων, όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα των λειτουργιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας στις Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης, όπως αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ της παρούσας Σύμβασης, εντός των οποίων σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, έχουν αποδεχθεί να παρέχουν εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας, χωρίς να θίγονται οι αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που δεν υπάγεται στην κυριαρχία των κρατών, όπως αυτές προκύπτουν από συμβάσεις, διεθνείς συμφωνίες και κανόνες ή αρχές του εθιμικού δημοσίου διεθνούς δικαίου

(γ) να εισάγουν ένα σύστημα ελέγχου επιδόσεων και καθορισμού στόχων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(δ) να εφαρμόσουν ένα κοινό σχέδιο σύγκλισης και εφαρμογής για τις αεροναυτιλιακές εξυπηρετήσεις και ευκολίες στην Ευρώπη.

(ε) να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν κοινά πρότυπα και προδιαγραφές

(στ) να εναρμονίσουν τους κανονισμούς που ισχύουν για τις εξυπηρετήσεις της εναέριας κυκλοφορίας

(ζ) να βελτιώσουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα προκειμένου να ανταποκρίνεται η εν λόγω στη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας και να εξασφαλίσουν την πλέον αποτελεσματική χρησιμοποίησή της με την από κοινού δημιουργία, λειτουργία και ανάπτυξη ενός κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, στο Καίσιο της εφαρμογής ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(η) να ενθαρρύνουν την από κοινού αγορά συστημάτων και εξοπλισμού εναέριας κυκλοφορίας

(θ) να εφαρμόσουν μία κοινή πολιτική για την καθιέρωση κω τον υπολογισμό των τελών που εταβάλλονται στους χρήστες του επί διαδρομής εξοπλισμού και εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας, τα οποία στο εξής καλούνται «τέλη διαδρομή»

(ι) να εφαρμόσουν ένα μηχανισμό, ανεξάρτητο της παροχής εξυπηρετήσεων, για την ανάπτυξη και εναρμόνιση, σε πολυμερή βάση, ενός καθεστώτος κανονισμών ασφαλείας στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, με την προοπτική ενός ολοκληρωμένου συστήματος αεροναυτικής ασφάλειας

(κ) να συμμετάσχουν στο σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση ενός παγκόσμιου συστήματος δορυφορικής αεροναυτιλίας

(λ) να εντοπίσουν νέες δυνατότητες για κοινές δράσεις στο πεδίο σχεδιασμού, εφαρμογής, παρακολούθησης ή λετουργίας συστημάτων και εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας

(μ) στο πλαίσιο μίας έννοιας «από σημείο στάθμευσης σε σημείο στάθμευσης» να αναπτύξουν μία συνολική πολιτική και έναν αποτελεσματικό μηχανισμό κατάλληλο για το στρατηγικό σχεδιασμό και προγραμματισμό των διαδρομών και του εναέριου χώρου.

Για το σκοπό αυτό ιδρύουν έναν «Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL)» καλούμενο στο εξής «ο Οργανισμός», ο οποίος θα ενεργεί σε συνεργασία με τις εθνικές πολιτικές και στρατιωτικές αρχές και με τις οργανώσεις των χρηστών. Ο Οργανισμός θα περιλαμβάνει τρία όργανα:

(α) μία Γενική Συνέλευση, η οποία αποτελεί το όργανο το αρμόδιο για τη διαμόρφωση και την έγκριση της γενικής πολιτικής του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων:

(i) της κοινής πολιτικής για τα τέλη διαδρομής και των λοιπών δραστηριοτήτων του Οργανισμού στον τομέα των τελών

(ii) των καθηκόντων ελέγχου και αξιολόγησης των επιδόσεων του Οργανισμού

(iii) του καθορισμού στόχων για τον Οργανισμό, ιδίως αυτών που αφορούν την προτυποποίηση, το σχεδιασμό, την επίδοση και τους κανονισμούς της ασφαλείας

(iv) της επιλογής των κύριων προγραμμάτων πλαισίων συνεργασίας βάσει τεχνικών και χρηματοοικονομικών κριτηρίων

(v) των εξωτερικών σχέσεων με κράτη και οργανισμούς και των αιτήσεων προσχώρησης στην παρούσα Σύμβαση

(β) ένα Συμβούλιο, το οποίο αποτελεί το όργανο το επιφορτισμένο με την εφαρμογή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης και, με την επιφύλαξη των εξουσιών που ανατίθενται στην εν λόγω, με τη λήψη όλων των μέτρων τα οποία απευθύνονται στα Συμβαλλόμενα Μέρη και είναι δεσμευτικά, καθώς και με την εποπτεία των εργασιών της Υπηρεσίας

(γ) μια Υπηρεσία, της οποίας το Καταστατικό περιλαμβάνεται στο Παράρτημα I της παρούσας Σύμβασης, που είναι το όργανο το επιφορτισμένο με την εκτέλεση των καθηκόντων του Οργανισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων της παρούσας Σύμβασης που ακολουθούν, καθώς και των καθηκόντων που τον αναθέτει η Γενική Συνέλευση ή το Συμβούλιο, με την εκπόνηση των σχετικών προτάσεων και με την ανάπτυξη των τεχνικών και χρηματοοικονομικών πόρων καθώς και των μέσων σε προσωπικό, για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων.

« Άρθρο III

Το άρθρο 2 της Σύμβασης αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διαιάξεις :

«΄Αρθρο 2

1. Ο Οργανισμός αναλαμβάνει τα ακόλουθα καθήκοντα:

(α) να καταρτίζει και να εγκρίνει λεπτομερή σχέδια για την εναρμόνιση και ολοκλήρωση των εξυπηρετήσεων και συστημάτων της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως των αεροναυτιλιακών συστημάτων εδάφους και αέρα των Συμβαλλομένων Μερών, με σκοπό την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας:

(β) να συντονίζει τα σχέδια εφαρμογής των Συμβαλλομένων Μερών, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η σύγκλιση προς ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας:

(γ) να εξετάζει και να συντονίζει για λογαριασμό των Συμβάλλομένων Μερών θέματα που αφορούν τον τομέα της αεροναυτιλίας, τα οποία μελετώνται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ή από άλλους διεθνείς οργανισμούς που χειρίζονται θέματα πολιτικής αεροπορίας και να συντονίζει και να υποβάλλει τροποποιήσεις ή προτάσεις στα όργανα αυτά

(δ) να καθορίσει, να σχεδιάσει, να αναπτύξει, να επικυρώσει και να οργανώσει την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(ε) να αναπτύξει και να θέσει σε λειτουργία ένα κοινό ευρωπαϊκό σύστημα διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σε ένα κοινό διεθνές κέντρο, στο πλαίσιο των αναφερομένων στην περίπτωση (δ) ανωτέρω

(στ) να εκπονεί, να υιοθετεί και να επανεξετάζει τα κοινά πρότυπα και τις κοινές προδιαγραφές και πρακτικές για τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(ζ) να εκπονεί και να εγκρίνει διαδικασίες προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή μία στρατηγική από κοινού αγοράς συστημάτων και εξοπλισμού εναέριας κυκλοφορίας

(η) να συντονίζει τα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης των Συμβαλλομένων Μερών που αφορούν νέες τεχνικές στον τομέα της αεροναυτιλίας, να συγκεντρώνει και να διανέμει τα αποτελέσματά τους και να προωθεί και να πραγματοποιεί από κοινού μελέτες, ελέγχους και εφαρμοσμένες έρευνες καθώς και τεχνικές αναπτύξεις στον εν λόγω τομέα

(θ) να καθιερώσει ένα ανεξάρτητο σύστημα ελέγχου επιδόσεων, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη όλες τις πτυχές της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων της γενικής πολιτικής και του σχεδιασμού, της διαχείρισης της ασφάλειας στους αερολιμένες και στη γειτνίαση αυτών και στον εναέριο χώρο, καθώς και των δημοσιονομικών και χρηματοοικονομικών πτυχών των παρεχομένων εξυπηρετήσεων και να θέσει στόχους, οι οποίοι θα λαμβάνουν υπόψη όλες αυτές τις πτυχές

(ι) να μελετά και να προωθεί μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος και της αποδοτικότητας στον τομέα της αεροναυτιλίας

(κ) να επεξεργάζεται και να εγκρίνει κοινά κριτήρια, διαδικασίες και μεθόδους, προκειμένου να εξασφαλίζεται η βέλτιστη αποτελεσματικότητα και ποιότητα των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εξυπηρετήσεων της εναέριας κυκλοφορίας

(λ) να επεξεργάζεται προτάσεις για την εναρμόνιση των ευρωπαϊκών ρυθμίσεων που εφαρμόζονται στις εξυπηρετήσεις της εναέριας κυκλοφορίας

(μ) να υποστηρίζει τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ευελιξίας της χρήσης του εναέριου χώρου από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες

(ν) να εκπονεί και ναα εγκρίνει συντονισμένες ή κοινές πολιτικές για τη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στους αερολιμένες και στη γειτνίαση αυτών

(ξ) να εκπονεί και να εγκρίνει κοινά κριτήρια για την επιλογή και κοινές πολιτικές για την εκπαίδευση, τη χορήγηση αδειών και την αξιολόγηση της ικανότητας του προσωπικού των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

(ο) να αναπτύσσει, να εγκαθιστά και να διατηρεί σε λειτουργία τα στοιχεία των μελλοντικών κοινών ευρωπαϊκών συστημάτων που του ανατίθενται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη

(π) να καθιερώνει, να τιμολογεί και να εισπράττει τα τέλη διαδρομής για λογαριασμό των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV

(ρ) να καθιερώσει και να θέσει σε εφαρμογή ένα μηχανισμό που θα επιτρέπει την πολυμερή ανάπτυξη και εναρμόνιση, των κανονιστικών ρυθμίσεων περί ασφαλείας στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(σ) να εκτελεί κάθε άλλο καθήκον σχετικό με τις αρχές και τους στόχους της παρούσας Σύμβασης.

2. ΄Υστερα από αίτημα ενός ή περισσοτέρων Συμβαλλομένων Μερών και βάσει μίας ή περισσοτέρων ειδικών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών, ο Οργανισμός μπορεί:

(α) να βοηθά αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο σχεδιασμό, στον καθορισμό και στη δημιουργία συστημάτων και εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας

(β) να παρέχει και να διατηρεί σε λειτουργία, εν όλω ή εν μέρει, τον εξοπλισμό και τις εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας για λογαριασμό αυτών των Συμβαλλομένων Μερών

(γ) να βοηθά αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη στην καθιέ-

ρωση, τιμολόγηση και είσπραξη των τελών που επιβάλλουν στους χρήστες των εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας και τα οποία δεν καλύπτονται από το Παράρτημα IV της παρούσας Σύμβασης.

3. Ο Οργανισμός μπορεί:

(α) να συνάπτει ειδικές συμφωνίες με τα μη Συμβαλλόμενα Μέρη που ενδιαφέρονται να συμμετέχουν στην εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1ο

(β) ύστερα από αίτημα μη Συμβαλλομένων Μερών ή άλλων διεθνών οργανισμών, να εκτελεί, εξ ονόματός τους, κάθε άλλο καθήκον που εμπίπτει στο παρόν άρθρο, βάσει ειδικών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ενδιαφερομένων Μερών.

4. Ο Οργανισμός φροντίζει ώστε, στο μετρό του δυνατού, τα καθήκοντα του παροχής εξυπηρετήσεων, ιδίως αυτά που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περιπτώσεις (ε), (ζ), (ο) και (π), παρ. 2 και παρ. 3 περίπτ. (β), να ασκούνται ανεξάρτητα από τα κανονιστικά καθήκοντά του.

5. Προκειμένου να διευκολυνθεί κατά την εκτέλεση των, καθηκόντων του, ο Οργανισμός μπορεί, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, να ιδρύει επιχειρήσεις, οι οποίες θα διέπονται από ειδικά καταστατικά που θα υπάγονται είτε στο δημόσιο διεθνές δίκαιο είτε στο εθνικό δίκαιο ενός Συμβαλόμενου Μέρους ή να καθίσταται μέτοχος πλειοψηφίας σε παρόμοιες επιχειρήσεις.

΄Αρθρο IV

Το άρθρο 3 της Σύμβασης αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις:

Άρθρο 3

1. Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται στις επί διαδρομής εξυπηρετήσεις της αεροναυτιλίας και στις σχετικές εξυπηρετήσεις ελέγχου προσέγγισης και ελέγχου αεροδρομίου που αφορούν την εναέρια κυκλοφορία σας Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης, οι οποίες απαριθμούνται στο Παράρτημα II.

2. (α) Οποιαδήποτε τροποποίηση που ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιθυμεί να επιφέρει στον κατάλογο των δικών του Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης που εμφαίνονται στο Παράρτημα II, αποφασίζεται από τη Γενική Συνέλευση με ομοφωνία των ψηφισάντων, αν θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεταβολή των ορίων του καλυπτόμενου από την παρούσα Σύμβαση εναέριου χώρου.

(β) Κάθε τροποποίηση που δε συνεπάγεται τέτοια μεταβολή πρέπει, εντούτοις, να γνωστοποιείται στον Οργανισμό από το ενδιαφερόμενο Συμβαλλόμενο Μέρος.

3. Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης ο όρος «εναέρια κυκλοφορία « περιλαμβάνει τα πολιτικά αεροσκάφη και όσα στρατιωτικά, τελωνειακά και αστυνομικά αεροσκάφη συμμορφώνονται προς τις διαδικασίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

Βάσει μίας ειδικής συμφωνίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει να ισχύει ο όρος «εναέρια κυκλοφορία» και για την υπόλοιπη εναέρια κυκλοφορία που αναπτύσσεται στο έδαφός του».

Άρθρο V

Στο άρθρο 4 της Σύμβασης, η αναφορά στο Καταστατικό που είναι παράρτημα της Σύμβασης αντικαθίσταται από μια αναφορά στο Καταστατικό που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα και στο αγγλικό κείμενο, στο εν λόγω άρθρο 4 η φράση «in the present Convention» από τη φράση «in this Convention».

Άρθρο VI

Το άρθρο 5 της Σύμβασης αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις :

« Άρθρο 5

1. Η Γενική Συνέλενση απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών σε υπουργικό επίπεδο. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ορίσει περισσότερους αντιπροσώπους, προκειμένου, ιδίως, να επιτραπεί η εκπροσώπηση των συμφερόντων τόσο της πολιτικής αεροπορίας όσο και της εθνικής άμυνας, έχει όμως ένα μόνο δικαίωμα ψήφου.

2. Το Συμβούλιο απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών σε επίπεδο Γενικών διευθυντών Πολιτικής Αεροπορίας. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ορίσει περισσότερους αντιπροσώπους, προκειμένου ειδικότερα να επιτραπεί η εκπροσώπηση των συμφερόντων τόσο της πολιτικής αεροπορίας όσο και της εθνικής άμυνας, έχει όμως ένα μόνο δικαίωμα ψήφου.

3. Για τα θέματα που αφορούν το κοινό σύστημα τελών διαδρομής, η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο απαρτίζονται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV.

4. Οι εκπρόσωποι των διεθνών οργανισμών που μπορούν να συμβάλλουν στις εργασίες του Οργανισμού καλούνται, κατά περίπτωση, από τη Γενική Συνέλευση ή από το Συμβούλιο, να συμμετέχουν με την ιδιότητα του παρατηρητή στις εργασίες του Οργανισμού».

Άρθρο VII

Το άρθρο 6 της Σύμβασης αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις:

«Άρθρο 6

Η Γενική Συνέλευση λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το Συμβούλιο και την Υπηρεσία, ιδίως στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α).

Εξάλλου η Γενική Συνέλευση:

(α) διορίζει το Γενικό διευθυντή της Υπηρεσίας, ύστερα από σύσταση του Συμβουλίου

(β) επιτρέπει την υποβολή προσφυγών, εξ ονόματος του Οργανισμού, ενώπιον του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου της Χάγης στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 34

(γ) θεσπίζει τις αρχές, οι οποίες διέπουν τη Υπουργία του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε)

(δ) εγκρίνει τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος Ι, σύμφωνα με τους όρους ψηφοφορίας που προβλέπονται στο άρθρο 8 παρ. 1ο.

(ε) εγκρίνει τις τροποποιήσεις των Παραρτημάτων II και IV, σύμφωνα με τους όρους ψηφοφορίας που προβλέπονται στο άρθρο 8 παρ. 3

(στ) προβαίνει σε περιοδική ανασκόπηση των καθηκόντων του Οργανισμού.

2. Για να διατυπώσει την κοινή πολιτική σχετικά με τα τέλη διαδρομής, η Γενική Συνέλευση, ιδίως:

(α) θεσπίζει τις αρχές, οι οποίες διέπουν τον καθορισμό του κόστους που καταλογίζεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και τον Οργανισμό στους χρήστες για τις επί διαδρομής ευκολίες και εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας που τίθενται στη διάθεση των εν λόγω

(β) καθορίζει τον τύπο υπολογισμού των τελών διαδρομής

(γ) καθορίζει τις αρχές που διέπουν τις απαλλαγές από τα τέλη διαδρομής και μπορεί επιπλέον να αποφασίσει ότι, για ορισμένες κατηγορίες πτήσεων, οι οποίες, κατά συνέπεια, απαλλάσσονται από την καταβολή των τελών διαδρομής που διέπονται από το Παράρτημα IV, το κόστος που προκύπτει σε σχέση με τις επί διαδρομής ευκολίες και εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας μπορεί να εισπραχθεί απευθείας από τα Συμβαλλόμενα Μέρη

(δ) εγκρίνει τις εκθέσεις του Συμβουλίου σχετικά με τα τέλη διαδρομής.

3. Η Γενική Συνέλευση μπορεί:

(α) να παραπέμπει στο Συμβούλιο για μελέτη κάθε θέμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητά της

(β) να εξουσιοδοτεί, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, το Συμβούλιο να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά θέματα που εμπίπτουν στη γενική της αρμοδιότητα και αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α)

(γ) να συστήνει κάθε άλλο επικουρικό όργανο που κρίνει αναγκαίο».

Άρθρο VIII

Το άρθρο 7 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 8 και έχει ως ακολούθως:

« Άρθρο 8

Οι αποφάσεις σε σχέση με τα Συμβαλλόμενα Μέρη που λαμβάνει η Γενική Συνέλευση με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α) και το άρθρο 6 παρ. 1 εδάφιο πρώτο, ή το Συμβούλιο με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (β) και τό άρθρο 7 παρ. 1, λαμβάνονται με την πλειοψηφία των ψηφισάντων, με την επιφύλαξη ότι αυτή η πλειοψηφία αντιπροσωπεύει τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των σταθμιζομένων ψήφων των ψηφισάντων σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11 και τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους.

Αυτός ο κανόνας εφαρμόζεται επίσης στις αποφάσεις που λαμβάνονται στις περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 περιπτώσεις (θ), (ο), (ρ) και (σ), και παράγραφος 5, στο άρθρο 6 παράγραφος 1 περιπτώσεις (α), (γ) και (δ), παράγραφος 2 και παράγραφος 3 περίπτ. (β), στο άρθρο 7 παράγραφος 2 περιπτώσεις (δ), (ι) και (κ) και παράγραφοι 3, 6 και 7, στο άρθρο 12 και στο άρθρο 13 παράγραφοι 2 και 3.

Αυτός ο κανόνας ισχύει επίσης για τις αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του Παραρτήματος IV. Στις περιπτώσεις καθορισμού των τιμών μονάδας, των τιμολογίων και των όρων εφαρμογής του συστήματος τελών διαδρομής που αναφέρονται στο άρθρο 3 περίπτ. (γ) του Παραρτήματος IV, μία απόφαση δεν εφαρμόζεται σε ένα Συμβάλλόμενο Μέρος, εάν αυτό ψήφισε κατά της απόφασης και αποφάσισε να μην την εφαρμόσει. Στην περίπτωση, αυτή, το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος έχει, εντούτοις, την υποχρέωση να υποβάλει μία, έκθεση με τους λόγους που επικαλείται και δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την κοινή πολιτική, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 6 παρ. 2.

2. Οι αποφάσεις, σε σχέση με την Υπηρεσία, που λαμβάνει η Γενική Συνέλευση με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περιπτώσεις (α) και (γ) και το άρθρο 6 παρ. 1 εδάφιο πρώτο ή το Συμβούλιο, με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περιπτώσεις (β) και (γ), λαμβάνονται με την πλειοψηφία των ψηφισάντων, με την επιφύλαξη ότι αυτή η πλειοψηφία αντιπροσωπεύει πάνω από το ήμισυ των σταθμιζομένων ψήφων των ψηφισάντων, σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11, και πάνω από το ήμισυ των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους. Σε ιδιαίτερα σημαντικές περιπτώσεις και υπό τον όρο ότι υποβάλει σχετικό αίτημα το ένα τρίτο τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Μερών που έχουν δικαίωμα ψήφου, η πλειοψηφία πρέπει να αντιπροσωπεύει τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των σταθμιζομένων ψήφων των ψηφισάντων αντί πάνω από το ήμισυ αυτών. Αυτός ο κανόνας εφαρμόζεται επίσης στις αποφάσεις που λαμβάνονται στις περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 περίπτ. (β), παράγραφος 3 περίπτ.,(α), στο άρθρο 7 παρ. 2 περιπτώσεις (α) έως (γ), (ε) έως (θ), (λ) και (μ), στο άρθρο 9 παρ. 2 και στο άρθρο 10 παρ. 2.

3. Ωστόσο, οι αποφάσεις λαμβάνονται με ομοφωνία των ψηφισάντων όσον αφορά τις αιτήσεις προσχώρησης στον Οργανισμό, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 39, τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις που γίνονται στο Παράρτημα II, με την εξαίρεση της περίπτωσης που αναφέρεται στο άρθρο 3 παρ. 2 περίπτ. (β) και στο Παράρτημα IV, και τους όρους αποχώρησης ή προσχώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 36 παράγραφοι 4 και 5 και στο άρθρο 38 παράγραφοι 3 και 4.

4. Οι αποφάσεις που λαμβάνουν η Γενική Συνέλζυση και το Συμβούλιο είναι δεσμευτικές έναντι των Συμβαλλομένων Μερών και της Υπηρεσίας με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9».

Άρθρο IX

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 7, το οποίο έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 7

1. Το Συμβούλιο, δυνάμει των εξουσιών που του παρέχει η παρούσα Σύμβση, μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σχετικά με τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παρ. 1.

2. Το Συμβούλιο, δυνάμει των εξουσιών εποπτείας που του παρέχει η παρούσα Σύμβαση, όσον αφορά την Υπηρεσία:

(α) εγκρίνει, αφού συμβουλευτεί τις αναγνωρισμένες από το Συμβούλιο αντιπροσωπευτικές οργανώσεις χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων, τα πενταετή και ετήσια προγράμματα εργασίας της Υπηρεσίας που του υποβάλει η εν λόγω, για την εκπλήρωση των καθηκόντων, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 2, καθώς και το Πενταετές Χρηματοοικονομικό Σχέδιο και τον προϋπολογισμό, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, της έκθεσης δραστηριοτήτων της Υπηρεσίας και των εκθέσεων που υποβάλλονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 2 παρ. 2 περίπτ. (γ), 10 παρ. 3 και 11 παρ. 1 του Καταστατικού της Υπηρεσίας

(β) εγκρίνει τις αρχές που διέπουν τη γενική διάρθρωση της Υπηρεσίας

(γ) εποπτεύει τις δραστηριότητες της Υπηρεσίας στον τομέα των τελών αεροναυτιλίας

(δ) καθορίζει, αφού συμβουλευτεί τις αναγνωρισμένες από το Συμβούλιο αντιπροσωπευτικές οργανώσεις χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων, τους γενικούς όρους λειτουργίας του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε), λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα αποκλειστικά δικαιώματα που ασκούνται από τα κράτη όσον αφορά τη διαχείριση του εναέριου χώρου τους. Οι γενικοί αυτοί όροι πρέπει, ιδίως, να καθορίζουν τους εφαρμοστέους κανόνες, καθώς και τις διαδικασίες διαπίστωσης της μη τήρησης των εν λόγω κανόνων

(ε) εκδίδει οδηγίες προς την Υπηρεσία βάσει εκθέσεων που η εν λόγω υποβάλλει τακτικά, ή όποτε το κρίνει αναγκαίο για την εκπλήρωση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στην Υπηρεσία και εγκρίνει τις ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ της Υπηρεσίας και των ενδιαφερομένων εθνικών οργανισμών, προκειμένου να μπορεί η Υπηρεσία να εισηγείται τις κατάλληλες προτάσεις

(στ) διορίζει, ύστερα από πρόταση του Γενικού διευθυντή, την εταιρεία των συμβούλων-ελεγκτών που επικουρεί το Συμβούλιο Λογιστικού Ελεγχου κατά την εξέταση των λογαριασμών του συνόλου των εσόδων και εξόδων

(ζ) μπορεί να ζητά να αποτελούν οι υπηρεσιακές μονάδες της Υπηρεσίας αντικείμενο διοικητικών και τεχνικών επιθεωρήσεων

(η) απαλλάσσει το Γενικό Διευθυντή για τη διαχείριση του προϋπολογισμού

(θ) εγκρίνει το διορισμό από το Γενικό Διευθυντή των Διευθυντών της Υπηρεσίας

(ι) εγκρίνει τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης του Γενικού Διευθυντή, τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης των υπαλλήλων, το Δημοσιονομικό Κανονισμό και τον Κανονισμό Συμβάσεων

(κ) μπορεί να εξουσιοδοτεί την Υπηρεσία για την έναρξη διαπραγματεύσεων σχετικά με τις ειδικές συμφωνίες που αναφέρομαι στο άρθρο 2, υιοθετεί τις διαπραγματευθείσες συμφωνίες πριν τις υποβάλει για έγκριση στη Γενική Συνέλευση ή τις συνάπτει εφόσον έχει εξουσιοδοτηθεί σχετικά, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 13 παρ. 3

(λ) εγκρίνει Κανονισμό περί προστασίας δεδομένων

(μ) κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (στ), καθορίζει τους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για τα πρότυπα, τις προδιαγραφές και τις πρακτικές σχετικά με τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

3. Το Συμβούλιοιδρύει μία Μόνιμη Επιτροπή Ελέγχου Επιδόσεων και μία Μόνιμη Επιτροπή Κανονισμών Ασφαλείας. Οι Μόνιμες αυτές Επιτροπές υποβάλλουν σχετικές προτάσεις στο Συμβούλιο και έχουν τη διοικητική υποστήριξη και βοήθεια των υπηρεσιακών μονάδων της Υπηρεσίας, οι οποίες διαθέτουν τον αναγκαίο βαθμό ανεξαρτησίας για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

4. Το Συμβούλιο ιδρύει μια Διαρκή Επιτροπή Πολιτικής/Στρατιωτικής Διασύνδεσης.

5. Το Συμβούλιο ιδρύει ένα Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου, στο οποίο μπορεί να μεταβιβάζει αρμοδιότητες και, εντός σαφών ορίων, να μεταβιβάζει εξουσίες.

6. Το Συμβούλιο μπορεί να επικουρείται και από άλλες επιτροπές σε άλλους τομείς δραστηριότητας του Οργανισμού.

7. Το Συμβούλιο μπορεί να εκχωρεί αρμοδιότητες και, εντός σαφών ορίων, να μεταβιβάζει εξουσίες στη Διαρκή Επιτροπή Πολιτικής/Στρατιωτικής Διασύνδεσης και σε οποιαδήποτε άλλη επιτροπή που θα συσταθεί μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης. Αυτές οι μεταβιβάσεις αρμοδιοτήτων ή εξουσιών δε θίγουν τη δυνατότητα του Συμβουλίου να επαναφέρει, οποτεδήποτε, θέματα τα οποία εμπίπτουν στο πλαίσιο της αρμοδιότητας του για γενική εποπτεία.

« Άρθρο X

Το άρθρο 8 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 11 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 11

1. Η στάθμιση των ψήφων που αναφέρεται στο άρθρο 8 καθορίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

Ετήσια συνεισφορά ενός Συμβαλλόμενου Μέρους ως ποσοστό των συνολικών ετήσιων συνεισφορών όλων των Συμβαλλομένων Μερών	Αριθμός ψήφων
Μικρότερη του 1 τοις εκατό	1
Από 1 μέχρι μικρότερη του 2 %.	2
Από 2μέχρι μικρότερη του 3 %..	3
Από 3 μέχρι μικρότερη του 4½ %	4
Από 4½ μέχρι μικρότερη του 6 %.	5
Από 6μέχρι μικρότερη του 7½ %	6
Από 7½ μέχρι μικρότερη του 9 %	7
Από 9 μέχρι μικρότερη του 11 %	8
Από 11 μέχρι μικρότερη του 13 %	9
Από 13 μέχρι μικρότερη του 15 %	10
Από 15 μέχρι μικρότερη του 18 %	11
Από 18 μέχρι μικρότερη του 21 %	12
Από 21 μέχρι μικρότερη του 24 %	13
Από 24 μέχρι μικρότερη του 27 %	14
Από 27 μέχρι μικρότερη του 30 %	15
30 %	16

2. Ο αρχικός καθορισμός του αριθμού των ψήφων γίνεται, από την ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, με αναφορά στον ανωτέρω πίνακα και σύμφωνα με τον κανόνα καθορισμού των ετήσιων συνεισφορών των Συμβαλλομένων Μερών στον Προϋπολογισμό του Οργανισμού που αναφέρεται στο άρθρο 10 ανωτέρω.

3. Σε περίπτωση προσχώρησης ενός κράτους, οι αριθμοί των ψήφων των Συμβαλλομένων Μερών επανακαθορίζονται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία.

4. Οι αριθμοί των ψήφων επανακαθορίζονται κάθε χρόνο σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις».

΄Αρθρο XI

Το άρθρο 9 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 12 καν έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 12

Η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο συντάσσουν τον Εσωτερικό τους Κανονισμό, που καθορίζει, ιδίως, τους κανόνες που διέπουν την εκλογή ενός Προέδρου και ενός

Αντιπροέδρου, καθώς και τις διατάξεις εφαρμογής σχετικά με τη διαδικασία ψηφοφορίας και την απαρτία.

« Άρθρο XII

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 9, το οποίο έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 9

1. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος γνωστοποιήσει στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο ότι επιτακτικοί λόγοι εθνικού συμφέροντος που άπτονται της εθνικής άμυνας ή της ασφάλειας το εμποδίζουν να συμμορφωθεί προς μία απόφαση, η οποία έχει ληφθεί με πλειοψηφία των ψηφισάντων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 παρ. 1 ανωτέρω, μπορεί να παρεκκλίνει από την εν λόγω απόφαση υπό τον όρο να υποβάλει στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο μία έκθεση σχετικά με τους λόγους αυτούς και μία δήλωση, στην οποία θα διευκρινίζεται εάν:

(α) η παρέκκλιση αναφέρεται σε ένα θέμα για το οποίο δεν υπάρχει αντίρρηση να τεθεί σε ισχύ η απόφαση για τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη, εξυπακουομένου ότι, σε ό,τι το αφορά, το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δε θα εφαρμόσει την απόφαση, ή θα την εφαρμόσει μόνο εν μέρει

(β) η παρέκκλιση αναφέρεται σε ένα θέμα τέτοιας σημασίας για τα εθνικά συμφέροντα του άμυνας και ασφάλειας, ώστε η απόφαση δεν πρέπει να εφαρμοστεί καθόλου πριν ληφθεί μία δεύτερη απόφαση, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 περίπτ. (β) κατωτέρω.

2. (α) Σε περίπτωση εφαρμογής των προβλεπομένων στην παράγραφο 1 περίπτ. (α) διατάξεων, ο Γενικός διευθυντής υποβάλει, στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο, τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο των ενεργειών που αποβλέπουν στο να μην παρεκκλίνει κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος.

(β) Σε περίπτωση εφαρμογής των προβλεπομένων στην παράγραφο 1 περίπτ. (β) διατάξεων, η εφαρμογή της απόφασης αναστέλλεται και η εν λόγω υποβάλλεται, εντός μίας προθεσμίας που πρέπει να καθοριστεί, στη Γενική Συνέλευση για μία δεύτερη απόφαση, ακόμα και αν η πρώτη απόφαση είναι απόφαση του Συμβουλίου. Εάν, σε συνέχεια αυτής της νέας εξέτασης, η δεύτερη απόφαση επιβεβαιώνει την πρώτη απόφαση, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να παρεκκλίνει από αυτή, υπό τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1 περίπτ. (α) ανωτέρω. Η Γενική Συνέλευση θα επανεξετάσει την πρώτη απόφαση εντός μίας προθεσμίας που δεν μπορεί να υπερβαίνει το ένα έτος.

3. Σε περίπτωση πολέμου ή διαμάχης, οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δε θίγουν την ελευθερία δράσης κανενός από τα ενεχόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη. Η ίδια αρχή ισχύει σε περίπτωση κατάστασης κρίσης ή επείγοντος εθνικού θέματος. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, ιδίως, να ανακτήσει προσωρινά την ευθύνη, εν όλω ή εν μέρει, των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του για επιτακτικούς λόγους εθνικού συμφέροντος, ιδίως στον τομέα της άμυνας. Η αρχιτεκτονική του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να επιτρέπει την πραγματική ανάκτηση των εν λόγω εξυπηρετήσεων σύμφωνα με τις ανάγκες των Συμβαλλομένων Μερών».

Αρθρο XIII

Το άρθρο 10 τηςΣύμβασης καταργείται και προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 10, το οποίο έχει ως ακολούθως:

Άρθρο 10

1. Η ετήσια συνεισφορά κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους στον προϋπολογισμό καθορίζεται, για κάθε οικονομικό έτος, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

α) ένα αρχικό 30% της συνεισφοράς υπολογίζεται ανάλογα με την αξία του ακαθαρίστου εθνικού προϊόντος του Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως ορίζεται κατωτέρω στην παράγραφο 2ο

β) ένα περαιτέρω 70% της συνεισφοράς υπολογίζεται ανάλογα με την αξία της βάσης κόστους των τελών διαδρομής του Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως ορίζεται κατωτέρω στην παράγραφο 3.

2. Το ακαθάριστο εθνικό προϊόν που χρησιμοποιείται για τους υπολογισμούς λαμβάνεται από τις στατιστικές που συντάσσονται από τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης - ή ελλείψει αυτών, από οποιοδήποτε άλλο οργανισμό, ο οποίος παρέχει αντίστοιχες εγγυήσεις και ορίζεται με απόφαση του Συμβουλίου - υπολογίζοντας τον αριθμητικό μέσο όρο των τελευταίων τριών ετών για τα οποία υπάρχουν αυτές οι στατιστικές. Η αξία του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος είναι εκείνη, η οποία υπολογίζεται βάσει των συντελεστών κόστους και των τρεχουσών τιμών και εκφράζεται στην κατάλληλη ευρωπαϊκή λογιστική μονάδα.

3. Η βάση κόστους των τελών διαδρομής που χρησιμοποιείται στους υπολογισμούς, είναι η βάση κόστους που καθορίζεται για το προτελευταίο πριν το σχετικό οικονομικό έτος.

« Άρθρο XIV

Το άρθρο 11 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 13 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 13

1. Ο Οργανισμός διατηρεί με τα ενδιαφερόμενα κράτη και τους άλλους ενδιαφερόμενους διεθνείς οργανισμούς τις αναγκαίες σχέσεις για την πραγματοποίηση του σκοπού του.

2. Η Γενική Συνέλευση είναι, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7 παρ. 2 περίπτ. (κ), της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και του άρθρου 15, η μόνη αρμόδια να συνάπτει εξ ονόματος του Οργανισμού τις ειδικές συμφωνίες, οι οποίες απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2.

Με πρόταση του Συμβουλίου, η Γενική Συνέλευση μπορεί να εξουσιοδοτήσει το Συμβούλιο να αποφασίσει για τη σύναψη των ειδικών συμφωνιών, οι οποίες απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2».

΄Αρθρο XV

Το άρθρο 12 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 14 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 14

Οι ειδικές συμφωνίες, που προβλέπονται στο άρθρο 2, πρέπει να καθορίζουν τα αντίστοιχα καθήκοντα, δικαιώματα και υποχρεώσεις των Μερών των συμφωνιών, κα-

θώς και τις χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις και να προσδιορίζουν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Η Υπηρεσία μπορεί να διαπραγματεύεται τις εν λόγω συμφωνίες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρ0ρου 7 παρ. 2 περίπτ. (κ)».

Άρθρο XVI

Το άρθρο 13 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 15 και έχει ως ακολούθως:

«΄Αρθρο 15

Στο πλαίσιο των οδηγιών που δίνει το Συμβούλιο, η Υπηρεσία μπορεί να δημιουργεί με τις ενδιαφερόμενες δημόσιες ή ιδιωτικές τεχνικές υπηρεσίες των Συμβαλλομένων Μερών και μη Συμβαλλομένων Μερών ή διεθνών οργανισμών, τις σχέσεις που είναι απαραίτητες για το συντονισμό της εναέριας κυκλοφορίας και για τη λειτουργία των μονάδων της Υπηρεσίας. Για το σκοπό αυτό, η Υπηρεσία μπορεί να συνάπτει, εξ' ονόματος του Οργανισμού και υπό τον όρο ότι θα ενημερώνει σχετικά το Συμβούλιο, συμβάσεις καθαρά διοικητικής, τεχνικής ή εμπορικής φύσης, στο βαθμό που αυτές απαιτούνται για τη λειτουργία της Υπηρεσίας».

Άρθρο XVII

Το,άρθρο 14 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 16.

Στο ολλανδικό κείμενο, στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 1 του άρθρου 16, η φράση «de onroerende goederen» αντικαθίσταται από τη φράση «die onroerende goederen» και στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου η λέξη «verreberichtgeving» αντικαθίσταται από τη λέξη «telecommunicatie».

Άρθρο XVIII

Το άρθρο 15 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 17 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 17

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), η Υπηρεσία εφαρμόζει τους κανονισμούς που ισχύουν στα εδάφη των Συμβαλλομένων Μερών και στον εναέριο χώρο, στον οποίο τους έχει ανατεθεί, δυνάμει διεθνών συμφωνιών των οποίων είναι μέρη, η παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

Άρθρο XIX

Το άρθρο 16 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 18 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 18

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β) και μέσα στα όρια των εξουσιών που έχουν εκχωρηθεί στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, η Υπηρεσία δίνει στους κυβερνήτες των αεροσκαφών όλες τις αναγκαίες οδηγίες. Οι εν λόγω είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με αυτές τις οδηγίες, εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας, οι οποίες προβλέπονται στους κανονισμούς που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο.»

Άρθρο XX

Το άρθρο 17 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 20 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 20

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), οι παραβάσεις των κανονισμών της αεροναυπλίας που διαπράττονται στον εναέριο χώρο, στον οποίο η Υπηρεσία ασκεί αυτά τα καθήκοντα, καταχωρίζονται σε εκθέσεις από υπαλλήλους ειδικά εξουσιοδοτημένους για το σκοπό αυτό από την Υπηρεσία, με την επιφύλαξη του δικαιώματος που αναγνωρίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες στους υπαλλήλους των Συμβαλλομένων Μερών να συντάσσουν εκθέσεις για παραβάσεις της ιδίας φύσης. Οι προαναφερόμενες εκθέσεις έχουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων το ίδιο κύρος με αυτές που συντάσσονται από τους εθνικούς υπαλλήλους, οι οποίοι είναι αρμόδιοι για την σύνταξη εκθέσεων για παραβάσεις ιδίας φύσης.»

Άρθρο XXI

Τα άρθρα 18 και 19 της Σύμβασης γίνονται άρθρα 21 και 22.

Στο αγγλικό κείμενο, στην παράγραφο 2 του άρθρου 18 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 2 του άρθρου 21, η φράση «not less» αντικαθίσταται από τη φράση «no less».

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 19 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 1 του άρθρου 22, η φράση «Ο Οργανισμός θα απαλλάσσεται μέσα στο Κράτος στο οποίο βρίσκεται η έδρα του και στα εδάφη των Συμβαλλομένων Μερών» αντικαθίσταται από τη φράση «Ο Οργανισμός απαλλάσσεται στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών».

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 19 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 3 του άρθρου 22, η φράση «ΰ ses biens, avoirs et revenus» αντικαθίσταται από τη φράση «ainsi qu΄ΰ ses biens, avoirs et revenus».

Στο Αγγλικό κείμενο, στις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου 19 της Σύμβασης που γίνονται παράγραφοι 2, 3 και 4 του άρθρου 22, η φράση «The Organisation shall be» αντικαθίσταται από τη φράση «It shall be».

Στο γερμανικό κείμενο, στην παράγραφο 6 του άρθρου 19 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 6 του άρθρου 22, η φράση «φffenilicher Versorgungsbetriebe» αντικαθίσταται από τη φράση «der φffentlichen Versorgung» και στο αγγλικό κείμενο στην εν λόγω παράγραφο 6, η φράση «for public utility services» αντικαθίσταται απά τη φράση «for general utilities».

Άρθρο XXII

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 19, το οποίο έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 19

1. Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε), ο Οργανισμός καθορίζει, σύμφωνα με τους γενικούς όρους που προβλέπονται στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (δ), τα αναγκαία μέτρα ρύθμισης και τα κοινοποιεί στους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη και στις αρμόδιες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη φροντίζουν ώστε οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη, οι κυβερνήτες των αεροσκαφών και οι αρμόδιες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας να συμμορφώνονται με τα εν λόγω μέτρα, εκτός αν συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι ασφαλείας.

2. Η τήρηση των γενικών όρων ή των μέτρων ρύθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρ-

θρου από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ύστερα από αίτηση του Οργανισμού, σε περίπτωση μη τήρησης των γενικών όρων ή των μέτρων ρύθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου από έναν εκμεταλλευόμενο αεροσκάφη ή έναν κυβερνήτη αεροσκάφους, μπορεί να κινηθεί η διαδικασία δίωξης ενός παραβάτη:

(α) από το Συμβαλλόμενο Μέρος, στο οποίο διαπιστώθηκε η μη τήρηση, στην επικράτεια του

(β) από τον Οργανισμό, σύμφωνα με τους λ,όγους δικαιοδοσίας που αναφέρονται στο άρθρο 35, εάν συμφωνεί το Συμβαλλόμενο Μέρος, στην επικράτεια του οποίου πρέπει να κινηθεί η διαδικασία.

4. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποχρεούνται να ενσωματώσουν στην εθνική νομοθεσία τους διατάξεις, οι οποίες θα διασφαλίζουν την τήρηση των γενικών όρων που προβλέπομαι στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (δ).»

Άρθρο XXIII

Τα άρθρα 20, 21, 22 και 23 της Σύμβασης γίνονται τα άρθρα 23, 24, 25 και 26.

Στο γαλλικό κείμενο, στην παράγραφο 1 του άρθρου 20 της σύμβασης που γίνεται παράγραφος 1 του άρθρου 23, η φράση «tous droits de douane et taxes d'effet iquivalent, autres que les redevances ou impositions reprisentatives de services rendus» αντικαθίσταται από τη φράση «tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet iquivalent, autres que des redevances reprisentatives de services rendus».

Στο ελληνικό κείμενο, στην παράγραφο 2 του άρθρου 20 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 2 του άρθρου 23, η φράση «στο έδαφος του Μέρους, στο οποίο» αντικαθίσταται από τη φράση «στο έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο οποίο» και στο γαλλικό κείμενο στην εν λόγω παράγραφο 2, η φράση «ΰ moins que ce ne soit, dans depconditions» αντικαθίσταται από τη φράση «sauf dandles conditions».

Στο γερμανικό κείμενο, στην παράγραφο 3 του άρθρου 20 της Σύμβάσης που γίνεται παράγραφος 3 του άρθρου 23, η φράση «wurden, an diese ausgeliefert und for ihre Liegenschaften, ihre dienstlichen Anlagen» αντικαθίσταται από τη φράση «wurden, tatsochlich an diese ausgeliefert und for ihre dienstlichen Liegenschaften oder Anlagen».

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 20 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 4 του άρθρου 23, η φράση «Περαιτέρω, ο Οργανισμός θα απαλλάσσεται» αντικαθίσταται από τη φράση «Ο Οργανισμός απαλλάσσεται» και η αναφορά στο άρθρο 25 του Καταστατικού αντικαθίσταται από μία αναφορά στο άρθρο 13 του Καταστατικού στο ολλανδικό κείμενο, στην εν λόγω παράγραφο 4, η λέξη «publikaties» αντικαθίσταται από τη λέξη «publica ties».

Στο γερμανικό κείμενο, στην παράγραφο 2 του άρθρου 22 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 2 του άρθρου 25, η φράση «die in den Haushalten des Personals lebenden» αντικαθίσταται από τη φράση «die mit dem Personal im gemeinsamen Haushalt lebenden».

Στο γερμανικό κείμενο, στην περίπτωση (α) της παραγράφου 3 του άρθρου 22 της Σύμβασης που γίνεται περίπτωση (α) της παραγράφου 3 του άρθρου 25, η φράση «in seinen Haushalten lebenden» αντικαθίσταται από τη φράση «mit ihm im gemeinsamen Haushalt lebenden».

Στο γερμανικό κείμενο, στην περίπτωση (β) της παραγράφου 5 του άρθρου 22 της Σύμβασης που γίνεται περίπτωση (β) της παραγράφου 5 του άρθρου 25, η φράση «seine Kraflfahrzeuge» αντικαθίσταται από τη φράση «sein privates Kraftfahneug».

Στο γαλλικό κείμενο, στην παράγραφο 7 του άρθρου 22 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 7 του άρθρου 25, η φράση «Directeur Gtnirat» αντικαθίσταται από τη φράση «Directeur giniral»ο στο αγγλικό κείμενο, στην εν λόγω παράγραφο 7, οι φράσεις «done by him in the exercise of his functions» και «driven by him» αντικαθίστανται από τις φράσεις «done by him/her in the exercise of his/her functions» και «driven by him/her» και στο γερμανικό κείμενο, στην εν λόγω παράγραφο 7, η φράση «Vorrechten, Erleichterungen und Befreiungen» αντικαθίσταται από τη φράση «Vorrechten, Befreiungen und Erleichterungen».

Στο γερμανικό κείμενο, στο άρθρο 23 της Σύμβασης που γίνεται άρθρο 26, η λέξη «Tagungsort» αντικαθίσταται από τη λέξη «Sitzungsort».

Άρθρο XXIV

Το άρθρο 24 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 27 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 27

Λόγω του κατ' ιδίαν καθεστώτος κοινωνικής ασφάλισης, ο Οργανισμός, ο Γενικός Διευθυντής και το προσωπικό του Οργανισμού εξαιρούνται όλων των υποχρεωτικών εισφορών σε εθνικούς οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης, με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων μεταξύ του Οργανισμού και ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που υφίστανται κατά τη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου, το οποίο ανοίχθηκε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997.»

Άρθρο XXV

Το άρθρο 25 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 28.

Άρθρο XXVI

Το άρθρο 26 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 29 και η παράγραφος 2 αυτού αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις:

«2. Η ιδιοκτησία και τα περιουσιακά στοιχεία του Οργανισμού δεν μπορούν να κατασχεθούν ούτε να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης, παρά μόνον ύστερα από δικαστική απόφαση. Αυτή η δικαστική απόφαση μπορεί να ληφθεί μόνο υπό τον όρο ότι γνωστοποιήθηκε στον Οργανισμό η διαδικασία αυτή, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, και ότι ο εν λόγω μπόρεσε να έχει στη διάθεση του τα κατάλληλα μέσα για να προετοιμάσει την άμυνά του. Οι εγκαταστάσεις του Οργανισμού, εντούτοις, δεν μπορούν να κατασχεθούν ούτε να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης.»

9 Στο γαλλικό κείμενο, στην παράγραφο 3 του άρθρου 26 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 3 του άρθρου 29, η φράση «dans leur territoire respectif1 αντικαθίσταται από τη φράση «sur leur territoire respectif και η φράση «Directeur Giniral αντικαθίσταται από τη φράση «Directeur giniral».

Άρθρο XXVII

Το άρθρο 27 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 30.

Στο γερμανικό κείμενο, στην παράγραφο 1 του άρθρου 27 της Σύμβασης που γίνεται παράγραφος 1 του άρθρου

30, η φράση «um die reibungslose Ausóbung der Gerichtsbarkeit» αντικαθίσταται από τη φράση «um die ordnungsgemδie Rechtspflege» και η φράση «Vorrechte, Befrehingen, Ausnahmen oder Erleichterungen» από τη φράση «Vorrechte, ImmunitSten, Befrehingen oder Erleichterungen» και στο αγγλικό κείμενο· στην εν λόγω παράγραφο 1 η φράση «in the present Convention» αντικαθίσταται από τη φράση «in this Convention».

Άρθρο XXVHI

Το άρθρο 28 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 31 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 31

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), οι διεθνείς συμφωνίες και οι εθνικοί κανονισμοί που αναφέρονται στην είσοδο, την υπέρπτηση και την ασφάλεια του εδάφους των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών, δεσμεύουν την Υπηρεσία, η οποία λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή; των εν λόγω συμφωνιών και κανονισμών.

Άρθρο XXIX

Το άρθρο 29 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 32 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 32

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), η Υπηρεσία υποχρεούται να παρέχει στα Συμβαλλόμενα Μέρη, τα οποία διατυπώνουν σχετικό αίτημα, όλες τις πληροφορίες που αφορούν αεροσκάφη, τις οποίες γνωρίζει κατά την άσκηση των καθηκόντων της των σχετικών με τον εναέριο χώρο του ενδιαφερομένου Συμβαλλόμενον Μέρους, προκειμένου να μπορούν τα εν λόγω ενδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη να ελέγχουν την εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών και των εθνικών κανονισμών)».

Άρθρο XXX

Το άρθρο 30 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 33 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 33

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι αναγκαία για την Υπηρεσία η επίτευξη χρηματοοικονομικής ισορροπίας και αναλαμβάνουν να θέσουν στη διάθεσή της τους κατάλληλους χρηματοοικονομικούς πόρους, εντός των ορίων και προϋποθέσεων που καθορίζονται από την παρούσα Σύμβαση και το Καταστατικό της Υπηρεσίας που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα I».

Άρθρο XXXI

Το άρθρο 31 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 34 και έχει ως ακολούθως:

« Άρθρο 34

1. Οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει μεταξύ δύο ή περισσοτέρων Συμβαλλομένων Μερών, ή ενός ή περισσοτέρων Συμβαλλομένων Μερών και του Οργανισμού που αφορά την ερμηνεία, την εφαρμογή ή την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης, ιδίως όσον αφορά την ύπαρξη την ισχύ ή τον τερματισμό της, η οποία δεν μπόρεσε να ρυθμιστεί με άμεσες διαπραγματεύσεις ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο διευθέτησης μέσα σε μία προθεσμία έξη μήνων, υποβάλλεται στη διαιτησία τον διαρκούς διαιτητικού Δικαστηρίου της Χάγης, σύμφωνα με τον προαιρετικό Κανονισμό διαιτησίας του εν λόγω Δικαστηρίου.

2. Ο αριθμός των διαιτητών καθορίζεται σε τρεις.

3. Η διαιτησία πραγματοποιείται στη Χάγη. Το Διεθνές Γραφείο του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου χρησιμεύει ως Γραμματεία και παρέχει διοικητικές υπηρεσίες, σύμφωνα με τις οδηγίες του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου.

4. Οι αποφάσεις του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου είναι δεσμευτικές για τα μέρη της διαφοράς.»

Άρθρο XXXII

Τα άρθρα 32 και 33 της Σύμβασης καταργούνται.

Άρθρο XXXIII

Το άρθρο 34 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 37 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 37

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεσμεύονται να εξασφαλίσουν στην Υπηρεσία την εφαρμογή των ισχυουσών νομικών διατάξεων που αποβλέπουν στη διασφάλιση της συνεχείας των εξυπηρετήσεων κοινής ωφελείας που είναι αναγκαίες για την ορθή λειτουργία των επιχειρησιακών εξυπηρετήσεων.»

Άρθρο XXXIV

Το άρόρο 35 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 38 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 38

1. Η ισχύς της παρούσας Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και εν συνεχεία με το Πρωτόκολλο που ανοίχθηκε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, παρατείνεται για απεριόριστο χρόνο,

2. Αφού η Σύμβαση, η οποία παρατείνεται με τον τρόπο αυτό, παραμείνει σε ισχύ για είκοσι έτη, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να τερματίσει, σε ό,τι το αφορά, την εφαρμογή της Σύμβασης με γραπτή γνωστοποίηση στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία ενημερώνει σχετικά τις κυβερνήσεις των άλλων Συμβαλλομένων κρατών.

Η απόφαση αποχώρησης αρχίζει να ισχύει στο τέλος του έτους που έπεται του έτους κατά τη διάρκεια του οποίου γνωστοποιήθηκε η αποχώρηση, υπό τον όρο ότι, μέχρι την εν λόγω ημερομηνία, θα έχει συναφθεί η ειδική συμφωνία που προβλέπεται στην παράγραφο 3 κατωτέρω, ειδάλλως η απόφαση αποχώρησης αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία που καθορίζεται στην εν λόγω ειδική συμφωνία.

3. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις, ιδίως χρηματοοικονομικής φύσης, τον αποχωρούντος Συμβαλλόμενου Μέρους καθορίζονται σε μία ειδική συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αυτού και του Οργανισμού.

Η συμφωνία αυτή πρέπει να εγκριθεί με ομοφωνία των ψηφισάντων από τη Γενική Συνέλευση, ενώ το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποχωρεί δε συμμετέχει στην ψηφοφορία.

4. Ο Οργανισμός μπορεί να διαλυθεί εάν ο αριθμός των ΣυμβαλΙομένων Μερών μειωθεί σε λιγότερο από 50% των Μερών που υπογράφουν το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο του 1997, με την επιφύλαξη απόφασης της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνεται με ομοφωνία των ψηφισάντων.

5. Εάν κατ' εφαρμογή των προαναφερομένων, ο Οργανισμός διαλυθεί, η νομική προσωπικότητα και ικανότητα του, με την έννοια του άρθρου 4, εξακολουθούν να υφίστανται για τους σκοπούς εκκαθάρισης του.»

Άρθρο XXXV

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 35, το οποίο έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 35

1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του Παραρτήματος IV σχετικά με την αναγκαστική είσπραξη των τελών διαδρομής, τα δικαστήρια των Συμβαλλομενων Μερών είναι αποκλχιστικά αρμόδια για την εκδίκαση των διαφορών ποο ενδέχεται να ανακύψουν μεταξύ του Οργανισμού, που εκπροσωπείται από το Γενικό Διευθυντή της Υπηρεσίας, και οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου, σχετικά με την εφαρμογή των πράξεων του Οργανισμού.

2. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του Παραρτήματος IV σχετικά με την αναγκαστική είσπραξη των τελών διαδρομής, η προσφυγή ασκείται στο Συμβαλλόμενο Μέρος:

(α) στο οποίο ο καθού έχει την κατοικία ή την έδρα του,

(β) στο οποίο ο καθού διατηρεί εμπορική εγκατάσταση, εφόσον η κατοικία ή η έδρα του δε βρίσκεται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους

(γ) στο οποίο ο καθού κατέχει περιουσιακά στοιχεία, ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) και (β) ανωτέρω

(δ) στο οποίο ο EUROCONTROL έχει τα Κεντρικά Γραφεία του, ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) έως (γ) ανωτέρω.»

Άρθρο XXXVI

Το άρθρο 36 της Σύμβασης γίνεται άρθρο 39 και έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 39

1. Η προσχώρηση στην παρούσα Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόλολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και με το Πρωτόλολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, οποιουδήποτε Κράτους που δεν υπογράφει αυτό το τελευταίο Πρωτόκολλο, υπόκειται στην έγκριση της Γενικής Συνέλευσης που αποφασίζει με ομοφωνία των ψηφισάντων.

2. Ο Πρόεδρος της Γενικής Συνέλευσης κοινοποιεί στο κράτος που δεν έχει υπογράψει την απόφαση αποδοχής της προσχώρησης.

3. Το έγγραφο προσχώρησης κατατίθεται στην Κυβέρνηση του, Βασιλείου του Βελγίου, η οποία πληροφορεί σχετικά της κυβερνήσεις των άλλων κρατών που έχουν υπογράψει και προσχωρήσει στη Σύμβαση:

4. Η προσχώρηση αρχίζει να ισχύει την πρώτη μέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την κατάθεση του εγγράφου προσχώρησης.»

Άρθρο XXXVII

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 36, το οποίο έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 36

1. Οι τροποποιήσεις που επιφέρονται υπό τους όρους που προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση, στο Καταστατικό της Υππηρεσίας που εμφαίνεται στο Παράρτημα I, και στο άρθρο 16 και επόμενα των διατάξεων των σχετικών με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής που εμφαίνονται στο Παράρτημα IV, ισχύουν και εφαρμόζονται στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών.

2. Οι φορολογικές διατάξεις που εμφαίνονται στο Παράρτημα III και στα άρθρα 1 έως και 15 των διατάξεων των σχετικών με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής που εμφαίνονται στο Παράρτημα IV, δεν υπόκεινται σε τροποποίηση από τη Γενική Συνέλευση.

3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται από το Παράρτημα IV για μία περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Σύμβασης. Αυτή η πενταετής περίοδος παρατείνεται αυτομάτως για περαιτέρω πενταετείς περιόδους. Το Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο γνωστοποίησε εγγράφως στη Γενική Συνέλευση, τουλάχιστον δύο έτη πριν από την λήξη της πενταετούς περιόδου, ότι δεν επιθυμεί παράταση, με τη λήξη αυτής της περιόδου παύει να δεσμεύεται από το Παράρτημα IV.

4. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αποχωρούντος Συμβαλλάμενου Μέρους μπορούν να καθορίζονται, εάν είναι αναγκαίο, σε μία ειδική συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αυτού και του Οργανισμού.

Η εν λόγω συμφωνία πρέπει να εγκριθεί με ομοφωνία των ψηφισάντων από τη Γενική Συνέλευση. Το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποχωρεί δε συμμετέχει στην ψηφοφορία αυτή.

5. Το Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο δε δεσμεύεται πλέον από το Παράρτημα IV μπορεί οποτεδήποτε να γνωστοποιήσει εγγράφως στη Γενική Συνέλευση την επιθυμία του να δεσμευτεί εκ νέου από ης διατάξεις του Παραρτήματος IV. Το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται εκ νέου από το Παράρτημα IV έξη μήνες μετά την ημέρα, κατά την οποία η Γενική Συνέλευση αποδέχεται αυτό το αίτημα με ομόφωνη απόφαση των ψηφισάντων Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα. Το εν λόγω Συμβαλί,όμενο Μέρος δεσμεύεται από το Παράρτημα IV για μία περίοδο πέντε ετών από την ημέρα κατά την οποία δεσμεύτηκε εκ νέου από το Παράρτημα IV. Η περίοδος αυτή παρατείνεται αυτομάτως υπό τους ιδίους όρους με αυτούς που αναφέρονται στην παράγραφο 3 ανωτέρω.»

Άρθρο XXXVIII

Προστίθεται στη Σύμβαση ένα νέο άρθρο 40, το οποίο έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 40

1. Η προσχώρηση στην παρούσα Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το ΠρωτόκοΜ,ο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και με το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, είναι ανοιχτή σε περιφερειακούς οργανισμούς οικονομικής ολοκλήρωσης, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρόκειται να συμφωνηθούν μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών και αυτών των Οργανισμών, των οποίων ένα ή περισσότερα υπογράφοντα κράτη είναι μέλη. Οι εν λόγω όροι και προϋποθέσεις θα πρέπει να περιέχονται σε ένα πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης.

2. Το έγγραφο προσχώρησης κατατίθεται στην Κυβέρ-

νηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία πληροφορεί σχετικά τα άλλα Μέρη.

3. Η προσχώρηση ενός περιφερειακού οργανισμού οικονομικής ολοκλήρωσης θα αρχίσει να ισχύει την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την κατάθεση του εγγράφου προσχώρησης, υπό τον όρο ότι έχει τεθεί σε ισχύ το πρόσθετο Πρωτόκολλο που αναφέρεται ανωτέρω στην παράγραφο 1.

Άρθρο XXXIX

Το Παράρτημα Ι της Σύμβασης, σχετικά με το Καταστατικό της Υπηρεσίας, αντικαθίσταται από το Παράρτημα Ι της έκδοσης του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης που παρατίθεται σε παράρτημα στο Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997.

Άρθρο XL

Το Παράρτημα ΙΙ της Σύμβασης, σχετικά με τις Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης (άρθρο 3 της Σύμβασης) αντικαθίσταται από το Παράρτημα ΙΙ της έκδοσης του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης που παρατίθεται σε παράρτημα στο Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997.

Άρθρο XLI

Το Παράρτημα ΙΙΙ (Φορολογικές Διατάξεις) της έκδοσης του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης που παρατίθεται σε παράρτημα στο Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, αποτελεί το Παράρτημα ΙΙΙ της Σύμβασης.

Άρθρο XLII

Το Παράρτημα IV (Διατάξεις σχετικά με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής) της έκδοσης του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης που παρατίθεται σε παράρτημα στο Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, αποτελεί το Παράρτημα IV της Σύμβασης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 της ΤΕΛΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ
ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
EUROCONTROL
ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΤΗΣ 13ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1960 ΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΩΝ
ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,
Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,
Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ,
Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,
Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ,
ΤΟ ΠΡΙΓΚΙΠΑΤΟ ΤΟΥ ΜΟΝΑΚΟ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,
Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,
Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,
Η ΕΛΒΕΤΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ,
Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Έχοντας υπόψη ότι η αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας, η ανάγκη να συγκεντρωθούν τα ' εθνικά μέτρα πολιτικής κάθε ευρωπαϊκού κράτους σε ευρωπαϊκό επίπεδο και η τεχνολογική ανάπτυξη στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας απαιτούν την αναθεώρηση της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου Ι960, όπως τροποποιήθηκε με το τροποποιητικό Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981, προκειμένου να δημιουργηθεί .ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για τον έλεγχο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο και στους αερολιμένες και στη γειτνίαση αυτών,

Έχοντας υπόψη ότι είναι ευκταίο να ενδυναμωθεί η συνεργασία μεταξύ των Κρατών στο πλαίσιο του EUROCONTROL, με στόχο την αποτελεσματική οργάνωση και την ασφαλή διαχείριση του εναέριου χώρου για τις ανάγκες τόσο των πολιτικών όσο και των στρατιωτικών χρηστών, με βάση τη θεμελιώδη αρχή ότι ο εναέριος χώρος θα πρέπει να θεωρείται ως ένα ομοιογενές σύστημα, από την άποψη των χρηστών του εναέριου χώρου, ιδίως μέσω της καθιέρωσης κοινών πολιτικών, κοινών στόχων, σχεδίων, προτύπων και προδιαγραφών και μιας κοινής πολιτικής στον τομέα των τελών διαδρομής, σε στενή συνεννόηση με τους χρήστες των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις αναγκαιότητες της άμυνας,

Έχοντας υπόψη την ανάγκη να εξασφαλιστεί για όλους τους χρήστες του εναερίου χώρου η μέγιστη αποτελεσματικότητα με το ελάχιστο κόστος, σύμφωνα με το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας, και με την ανάγκη να ελαχιστοποιηθούν οι δυσμενείς επιπτώσεις επί του περιβάλλοντος, μέσω της εναρμόνισης και ολοκλήρωσης των αρμοδίων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη υπηρεσιών,

Έχοντας υπόψη ότι τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν την ανάγκη εναρμόνισης και ολοκλήρωσης των συστημάτων τους διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ώστε να δημιουργήσουν ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας,

Έχοντας υπόψη τη σημασία τοπικών πρωτοβουλιών σε θέματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως σε επίπεδο αερολιμένων,

Έχοντας υπόψη ότι η θέση σε εφαρμογή ενός κοινού συστήματος τελών διαδρομής, σύμφωνα με τις συστάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, ιδίως από άποψη δίκαιου και διαφάνειας, ενισχύει τις χρηματοοικονομικές βάσεις του «ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και διευκολύνει τη διαβούλευση με τους χρήστες,

Έχοντας υπόψη ότι ο EUROCONTROL αποτελεί για τα Συμβαλλόμενα Μέρη το όργανο για τη συνεργασία στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας,

Επιθυμώντας να διευρύνουν και να ενισχύσουν τη συνεργασία με τα ευρωπαϊκά ή διεθνή όργανα, τα οποία ενδιαφέρονται για την εκτέλεση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στον EUROCONTROL προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά του,

Έχοντας υπόψη, κατά συνέπεια, ότι είναι σκόπιμο να δημιουργηθεί ένα ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, του οποίου η λειτουργία θα υπερβαίνει τα εδαφικά όρια των κατ' ιδίαν Συμβαλλομένων Μερών, στο σύνολο του εναέριου χώρου που καλύπτεται από τη Σύμβαση,

Έχοντας υπόψη ότι είναι σημαντικό να παρέχουν τα Συμβαλλόμενα Μέρη στον Οργανισμό τα έννομα μέσα που απαιτούνται για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του, κυρίως στον τομέα της είσπραξης των τελών διαδρομής και της διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας,

Αναγνωρίζοντας ότι θα ήταν πρόσφορο, προκειμένου να επιτραπεί στον Οργανισμό να εκτελεί τα καθήκοντά του υπό ορθές προϋποθέσεις ασφάλειας και αποτελεσματικότητας, να διαχωριστούν, στο μέτρο του δυνατού, τα κανονιστικά καθήκοντα του και τα καθήκοντα του παροχής εξυπηρετήσεων,

Επιθυμώντας να ενθαρρύνουν και άλλα ευρωπαϊκά κράτη να γίνουν μέλη του εν λόγω διεθνούς οργανισμού.

Συμφώνησαν ως προς τις ακόλουθες διατάξεις:

Άρθρο I

Η Διεθνής Σύμβαση EUROCONTROL η σχετική με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, της 13ης Δεκεμβρίου 1960, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 6ης Ιουλίου 1970, το οποίο με τη σειρά του τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 21ης Νοεμβρίου 1978, το σύνολο των οποίων τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981, στο εξής καλούμενη «η Σύμβαση», αντικαθίσταται από την έκδοση του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης που επισυνάπτεται στο παρόν, η οποία ενσωματώνει τα κείμενα της Σύμβασης που παραμένουν σε ισχύ καθώς και τις τροποποιήσεις που έγιναν από τη Διπλωματική Συνδιάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στις 27 Ιουνίου 1997.

Άρθρο II

1. Το παρόν Πρωτόκολλο ανοίγεται για υπογραφή από όλα τα Κράτη Μέρη της Σύμβασης στις 27 Ιουνίου 1997.

Ανοίγεται επίσης, πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του, για υπογραφή και από κάθε άλλο κράτος το οποίο έχει κληθεί από τη Διπλωματική Συνδιάσκεψη κατά την οποία υιοθετήθηκε καθώς και από κάθε άλλο κράτος, το οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί να το υπογράψει με ομόφωνη ψήφο της Μόνιμης Επιτροπής.

2. Το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε κύρωση, αποδοχή ή έγκριση. Τα έγγραφα κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης κατατίθενται στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου.

3. Το παρόν Πρωτόκολλο θα αρχίσει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2000, υπό τον όρο ότι όλα τα Κράτη Μέρη της Σύμβασης το έχουν κυρώσει, αποδεχτεί ή εγκρίνει μέχρι την ημερομηνία αυτή. Σε περίπτωση που δεν πληρούται ο όρος αυτός, θα αρχίσει να ισχύει είτε την 1η Ιουλίου είτε την 1η Ιανουαρίου που ακολουθεί την ημερομηνία κατάθεσης του τελευταίου εγγράφου κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης ανάλογα με το εάν η εν λόγω κατάθεση πραγματοποιείται το πρώτο ή το δεύτερο ήμισυ του έτους.

4. Για κάθε υπογράφον το παρόν Πρωτόκολλο κράτος, το οποίο δεν είναι Μέρος της Σύμβασης και του οποίου το έγγραφο κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης κατατίθεται μετά την ημερομηνία που αρχίζει να ισχύει το παρόν Πρωτόκολλο, το τελευταίο θα αρχίσει να ισχύει, για το κράτος αυτό, την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την ημερομηνία κατάθεσης του σχετικού εγγράφου κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης.

5. Κάθε υπογράφον το παρόν Πρωτόκολλο κράτος, το οποίο δεν είναι Μέρος της Σύμβασης, γίνεται ομοίως Μέρος της Σύμβασης, δυνάμει της κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης του Πρωτοκόλλου αυτού.

6. Η Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου ενημερώνει τις Κυβερνήσεις των άλλων Κρατών Μερών της Σύμβασης και κάθε άλλου υπογράφοντος το παρόν Πρωτόκολλο κράτους για κάθε υπογραφή, την κατάθεση κάθε εγγράφου κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης και για κάθε ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου, σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 ανωτέρω.

Άρθρο III

Από την ημερομηνία που αρχίζει να ισχύει το παρόν Πρωτόκολλο, το Πρωτόκολλο της 6ης Ιουλίου 1970, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 21ης Νοεμβρίου 1978 και από το άρθρο XXXVIII του Πρωτοκόλλου της 12ης Φεβρουαρίου 1981, αντικαθίσταται από το Παράρτημα III (με τίτλο «Φορολογικές Διατάξεις») της έκδοσης του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης που επισυνάπτεται στο παρόν.

Άρθρο IV

Από την ημερομηνία που αρχίζει να ισχύει το παρόν Πρωτόκολλο, η Πολυμερής Συμφωνία η σχετική με τα Τέλη Διαδρομής της 12ης Φεβρουαρίου 1981, καταργείται και αντικαθίσταται από τις σχετικές διατάξεις της έκδοσης του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης που επισυνάπτεται στο Πρωτόκολλο, συμπεριλαμβανομένου του Παραρτήματος IV αυτής (με τίτλο «Διατάξεις σχετικές με το Κοινό Σύστημα Τελών Διαδρομής»).

Άρθρο V

Η Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου φροντίζει ώστε να καταχωρηθεί το παρόν Πρωτόκολλο στη Γενική Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών, σύμφωνα με το άρθρο 102 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, σύμφωνα με το άρθρο 83 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφοντες Πληρεξούσιοι, αφού παρουσίασαν τα πληρεξούσια έγγραφα τους, τα οποία βρέθηκαν εντάξει, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στις Βρυξέλλες, στις 27 Ιουνίου 1997, στη γερμανική, αγγλική, βουλγαρική, κροατική, δανική, ισπανική, γαλλική, ελληνική, ουγγρική, ιταλική, ολλανδική, νορβηγική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβένικη, σουηδική, τσεχική και τουρκική γλώσσα, σε ένα μόνο αντίτυπο, το οποίο θα παραμείνει κατατεθειμένο στο αρχείο της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία θα διαβιβάσει κυρωμένα αντίγραφα στις Κυβερνήσεις των άλλων υπογραφόντων κρατών. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των κειμένων, υπερισχύει το κείμενο στη γαλλική γλώσσα.

Για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας,
Για τη Δημοκρατία της Αυστρίας,
Για το Βασίλειο του Βελγίου,
Για τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας,
Για την Κυπριακή Δημοκρατία,
Για τη Δημοκρατία της Κροατίας,
Για το Βασίλειο της Δανίας,
Για το Βασίλειο της Ισπανίας,
Για τη Γαλλική Δημοκρατία,
Για το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας,
Για την Ελληνική Δημοκρατία,
Για την Δημοκρατία της Ουγγαρίας,
Για την Ιρλανδία,
Για την Ιταλική Δημοκρατία,
Για το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου,
Για τη Δημοκρατία της Μάλτας,
Για το Πριγκιπάτο του Μονακό,
Για το Βασίλειο της Νορβηγίας,
Για το Βασίλειο των Κάτω Χωρών,
Για την Πορτογαλική Δημοκρατία,
Για τη Ρουμανία,
Για τη Σλοβακική Δημοκρατία,
Για τη Δημοκρατία της Σλοβενίας,
Για το Βασίλειο της Σουηδίας,
Για την Ελβετική Συνομοσπονδία,
Για την Τσεχική Δημοκρατία,
Για την Τουρκική Δημοκρατία,

ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΠΟΥ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΕΙ ΤΑ ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΕ ΙΣΧΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΗΣ 27ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1997

ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο 1

1. Προκειμένου να επιτευχθεί η εναρμόνιση και ολοκλήρωση που απαιτούνται με στόχο την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να ενισχύσουν τη συνεργασία τους και να αναπτύξουν τις κοινές δραστηριότητες τους στο πεδίο της αεροναυτιλίας, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις αναγκαιότητες της άμυνας και παρέχοντας τη μέγιστη ελευθερία σε όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου, σύμφωνα με το επίπεδο ασφαλείας που απαιτείται κατά την παροχή αποτελεσματικών ως προς το κόστος εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιηθούν, όπου αυτό είναι δυνατόν, μεταξύ άλλων, από επιχειρησιακή, τεχνική και χρηματοοικονομική άποψη, τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Οι στόχοι αυτοί θα επιδιωχθούν χωρίς να θίγεται η αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας κάθε κράτους στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος του και η δυνατότητα για κάθε κράτος να ασκεί τα προνόμια του στο θέμα της ασφάλειας και της άμυνας στον εθνικό εναέριο χώρο του.

Προς το σκοπό αυτό συμφώνησαν:

(α) να καθορίσουν μία ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού στρατηγικών και προγραμμάτων, των οποίων στόχος είναι η βελτίωση της χωρητικότητας που είναι αναγκαία, προκειμένου η εν λόγω να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις όλων των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών με αποτελεσματικό ως προς κόστος τρόπο, ενώ θα διατηρείται το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας

(β) να δεσμευθούν για τον καθορισμό ειδικών στόχων, όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα των λειτουργιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στις Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης, όπως αναφέρονται στο Παράρτημα II της παρούσας Σύμβασης, εντός των οποίων τα κράτη, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, έχουν αποδεχθεί να παρέχουν εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας, χωρίς να θίγονται οι αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που δεν υπάγεται στην κυριαρχία των κρατών, όπως αυτές προκύπτουν από συμβάσεις, διεθνείς συμφωνίες και κανόνες η αρχές του εθιμικού δημοσίου διεθνούς δικαίου

(γ) να εισάγουν ένα σύστημα ελέγχου επιδόσεων και καθορισμού διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(δ) να εφαρμόσουν ένα κοινό σχέδιο σύγκλισης και εφαρμογής για τις αεροναυτιλιακές εξυπηρετήσεις και ευκολίες στην Ευρώπη

(ε) να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν κοινά πρότυπα και προδιαγραφές

(στ) να εναρμονίσουν τους κανονισμούς που ισχύουν για τις εξυπηρετήσεις της 1 εναέριας κυκλοφορίας

(ζ) να βελτιώσουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα προκειμένου να ανταποκρίνεται η εν λόγω στη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας και να εξασφαλίσουν την πλέον αποτελεσματική χρησιμοποίηση της με την από κοινού δημιουργία, λειτουργία και ανάπτυξη ενός κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, στο πλαίσιο της εφαρμογής ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(η) να ενθαρρύνουν την από κοινού αγορά συστημάτων και εξοπλισμού εναέριας κυκλοφορίας

(θ) να εφαρμόσουν μία κοινή πολιτική για την καθιέρωση και τον υπολογισμό των τελών που επιβάλλονται στους χρήστες του επί διαδρομής εξοπλισμού και εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας, τα οποία στο εξής καλούνται «τέλη διαδρομής»

(ι) να εφαρμόσουν ένα μηχανισμό, ανεξάρτητο της παροχής εξυπηρετήσεων, για την ανάπτυξη και εναρμόνιση, σε πολυμερή βάση, ενός καθεστώτος κανονισμών ασφαλείας στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, με την προοπτική ενός ολοκληρωμένου συστήματος αεροναυτικής ασφάλειας

(κ) να συμμετάσχουν στο σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση ενός παγκόσμιου συστήματος δορυφορικής αεροναυτιλίας

(λ) να εντοπίσουν νέες δυνατότητες για κοινές δράσεις στο πεδίο σχεδιασμού, εφαρμογής, παρακολούθησης ή λειτουργίας συστημάτων και εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας

(μ) στο πλαίσιο μίας έννοιας «από σημείο στάθμευσης σε σημείο στάθμευσης» να αναπτύξουν μία συνολική πολιτική και έναν αποτελεσματικό μηχανισμό κατάλληλο για το στρατηγικό σχεδιασμό και προγραμματισμό των διαδρομών και του εναέριου χώρου.

2. Για το σκοπό αυτό ιδρύουν έναν «Ευρωπαϊκό Οργανι-

σμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL)» καλούμενο στο εξής «ο Οργανισμός», ο οποίος θα ενεργεί σε συνεργασία με τις εθνικές πολιτικές και στρατιωτικές αρχές και με τις οργανώσεις των χρηστών. Ο Οργανισμός θα περιλαμβάνει τρία όργανα:

(α) μία Γενική Συνέλευση, η οποία αποτελεί το όργανο το αρμόδιο για τη διαμόρφωση και την έγκριση της γενικής πολιτικής του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων:

(i) της κοινής πολιτικής για τα τέλη διαδρομής και των λοιπών δραστηριοτήτων του Οργανισμού στον τομέα των τελών

(ii) των καθηκόντων ελέγχου και αξιολόγησης των επιδόσεων του Οργανισμού

(iii) του καθορισμού στόχων για τον Οργανισμό, ιδίως αυτών που αφορούν την προτυποποίηση, το σχεδιασμό, την επίδοση και τους κανονισμούς ασφαλείας

(iv) της επιλογής των κύριων προγραμμάτων πλαισίων συνεργασίας βάσει τεχνικών και χρηματοοικονομικών κριτηρίων

(v) των εξωτερικών σχέσεων με κράτη και οργανισμούς και των αιτήσεων προσχώρησης στην παρούσα Σύμβαση

(β) ένα Συμβούλιο, το οποίο αποτελεί το όργανο το επιφορτισμένο με την εφαρμογή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης και, με την επιφύλαξη των εξουσιών που ανατίθενται στην εν λόγω, με τη λήψη όλων των μέτρων τα οποία απευθύνονται στα Συμβαλλόμενα Μέρη και είναι δεσμευτικά, καθώς και με την εποπτεία των εργασιών της Υπηρεσίας

(γ) μία Υπηρεσία, της οποίας το Καταστατικό περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Ι της παρούσας Σύμβασης, που είναι το όργανο το επιφορτισμένο με την εκτέλεση των καθηκόντων του Οργανισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων της παρούσας Σύμβασης που ακολουθούν, καθώς και των καθηκόντων που του αναθέτει η Γενική Συνέλευση ή το Συμβούλιο, με την εκπόνηση των σχετικών προτάσεων και με την ανάπτυξη των τεχνικών και χρηματοοικονομικών πόρων καθώς και των μέσων σε προσωπικό, για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων.

3. Ο Οργανισμός έχει τα Κεντρικά Γραφεία του στις Βρυξέλλες.

Άρθρο 2

1. Ο Οργανισμός αναλαμβάνει τα ακόλουθα καθήκοντα:

(α) να καταρτίζει και να εγκρίνει λεπτομερή σχέδια για την εναρμόνιση και ολοκλήρωση των εξυπηρετήσεων και συστημάτων της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως των αεροναυτιλιακών συστημάτων εδάφους και αέρα των Συμβαλλομένων Μερών, με σκοπό την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(β) να συντονίζει τα σχέδια εφαρμογής των Συμβαλλομένων Μερών, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η σύγκλιση προς ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(γ) να εξετάζει και να συντονίζει για λογαριασμό των Συμβαλλομένων Μερών θέματα που αφορούν τον τομέα της αεροναυτιλίας, τα οποία μελετώνται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ή από άλλους διεθνείς οργανισμούς που χειρίζονται θέματα πολιτικής αεροπορίας και να συντονίζει και να υποβάλει τροποποιήσεις ή προτάσεις στα όργανα αυτά

(δ) να καθορίσει, να σχεδιάσει, να αναπτύξει, να επικυρώσει και να οργανώσει την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(ε) να αναπτύξει και να θέσει σε λειτουργία ένα κοινό ευρωπαϊκό σύστημα διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σε ένα κοινό διεθνές κέντρο, στο πλαίσιο των αναφερομένων στην περίπτωση (δ) ανωτέρω:

(στ) να εκπονεί, να υιοθετεί και να επανεξετάζει τα κοινά πρότυπα και τις κοινές προδιαγραφές και πρακτικές για τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(ζ) να εκπονεί και να εγκρίνει διαδικασίες προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή μία στρατηγική από κοινού αγοράς συστημάτων και εξοπλισμού εναέριας κυκλοφορίας

(η) να συντονίζει τα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης των Συμβαλλομένων Μερών που αφορούν νέες τεχνικές στον τομέα της αεροναυτιλίας, να συγκεντρώνει και να διανέμει τα αποτελέσματα τους και να προωθεί και να πραγματοποιεί από κοινού μελέτες, ελέγχους και εφαρμοσμένες έρευνες καθώς και τεχνικές αναπτύξεις στον εν λόγω τομέα

(θ) να καθιερώσει ένα ανεξάρτητο σύστημα ελέγχου επιδόσεων, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη όλες τις πτυχές της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων της γενικής πολιτικής και του σχεδιασμού, της διαχείρισης της ασφάλειας στους αερολιμένες και στη γειτνίαση αυτών και στον εναέριο χώρο, καθώς και των δημοσιονομικών και χρηματοοικονομικών πτυχών των παρεχομένων εξυπηρετήσεων και να θέσει στόχους, οι οποίοι θα λαμβάνουν υπόψη όλες αυτές τις πτυχές

(ι) να μελετά και να προωθεί μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος και της αποδοτικότητας στον τομέα της αεροναυτιλίας

(κ) να επεξεργάζεται και να εγκρίνει κοινά κριτήρια, διαδικασίες και μεθόδους προκειμένου να εξασφαλίζεται η βέλτιστη αποτελεσματικότητα και ποιότητα των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εξυπηρετήσεων της εναέριας κυκλοφορίας

(λ) να επεξεργάζεται προτάσεις για την εναρμόνιση των ευρωπαϊκών ρυθμίσεων που εφαρμόζονται στις εξυπηρετήσεις της εναέριας κυκλοφορίας

(μ) να υποστηρίζει τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ευελιξίας της χρήσης του εναέριου χώρου από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες

(ν) να εκπονεί και να εγκρίνει συντονισμένες ή κοινές πολιτικές για τη βελτίωση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στους αερολιμένες και στη ίαση αυτών

(ξ) να εκπονεί και να εγκρίνει κοινά κριτήρια για την επιλογή και κοινές πολιτικές για την εκπαίδευση, τη χορήγηση αδειών και την αξιολόγηση της ικανότητας του πρωπικού των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

(ο) να αναπτύσσει, να εγκαθιστά και να διατηρεί σε λειτουργία τα στοιχεία των μελλοντικών κοινών ευρωπαϊκών συστημάτων που του ανατίθενται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη

(π) να καθιερώνει, να τιμολογεί και να εισπράττει τα τέλη διαδρομής για λογαριασμό των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV

(ρ) να καθιερώσει και να θέσει σε εφαρμογή ένα μηχανισμό που θα επιτρέπει την πολυμερή ανάπτυξη και εναρμόνιση, των κανονιστικών ρυθμίσεων περί ασφαλείας στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(σ) να εκτελεί κάθε άλλο καθήκον σχετικό με τις αρχές και τους στόχους της παρούσας Σύμβασης.

2. ΄Υστερα από αίτημα ενός ή περισσοτέρων Συμβαλλομένων Μερών και βάσει μίας ή περισσοτέρων ειδικών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών, ο Οργανισμός μπορεί:

(α) να βοηθά αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο σχεδιασμό, στον καθορισμό και στη δημιουργία συστημάτων και εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας

(β) να παρέχει και να διατηρεί σε λειτουργία, εν όλω ή εν μέρει, τον εξοπλισμό και τις εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας για λογαριασμό αυτών των Συμβαλλομένων Μερών

(γ) να βοηθά αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη στην καθιέρωση, τιμολόγηση και είσπραξη των τελών που επιβάλλουν στους χρήστες των εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας και τα οποία δεν καλύπτονται από το Παράρτημα IV της παρούσας Σύμβασης

3. Ο Οργανισμός μπορεί:

(α) να συνάπτει ειδικές συμφωνίες με τα μη Συμβαλλόμενα Μέρη που ενδιαφέρονται να συμμετέχουν στην εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. I

(β) ύστερα από αίτημα μη Συμβαλλομένων Μερών ή άλλων διεθνών οργανισμών, να εκτελεί, εξ ονόματος τους, κάθε άλλο καθήκον που εμπίπτει στο παρόν άρθρο, βάσει ειδικών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ του Οργανισμού και των ενδιαφερομένων Μερών.

4. Ο Οργανισμός φροντίζει ώστε, στο μέτρο του δυνατού, τα καθήκοντα του παροχής εξυπηρετήσεων, ιδίως αυτά που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περιπτώσεις (ε), (ζ), (ο) και (π), παρ. 2 και παρ. 3 περίπτ. (β), να ασκούνται ανεξάρτητα από τα κανονιστικά καθήκοντά του.

5. Προκειμένου να διευκολυνθεί κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ο Οργανισμός μπορεί, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, να ιδρύει επιχειρήσεις οι οποίες θα διέπονται από ειδικά καταστατικά που θα υπάγονται είτε στο δήμοσιο διεθνές δίκαιο είτε στο εθνικό δίκαιο ενός Συμβαλλόμενου Μέρους ή να καθίσταται μέτοχος πλειοψηφίας σε παρόμοιες επιχειρήσεις.

Άρθρο 3

1. Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται στις επί διαδρομής εξυπηρετήσεις της αεροναυτιλίας και στις σχετικές εξυπηρετήσεις ελέγχου προσέγγισης και ελέγχου αεροδρομίου που αφορούν την εναέρια κυκλοφορία στις Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης, οι οποίες θα απαριθμούνται στο Παράρτημα II

2. (α) Οποιαδήποτε τροποποίηση που ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιθυμεί να επιφέρει στον κατάλογο των δικών του Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης που εμφαίνονται στο Παράρτημα II, αποφασίζεται από τη Γενική Συνέλευση με ομοφωνία ΄των ψηφισάντων, αν θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεταβολή των ορίων του καλυπτόμενου από την παρούσα Σύμβαση εναέριου χώρου.

(β) Κάθε τροποποίηση που δε συνεπάγεται τέτοια μεταβολή πρέπει, εντούτοις, να γνωστοποιείται στον Οργανισμό από το ενδιαφερόμενο Συμβαλλόμενο Μέρος.

3. Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης ο όρος «εναέρια κυκλοφορία» περιλαμβάνει τα πολιτικά αεροσκάφη και όσα στρατιωτικά, τελωνειακά και αστυνομικά αεροσκάφη συμμορφώνονται προς τις διαδικασίες τοϋ Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

Βάσει μίας ειδικής συμφωνίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει να ισχύει ο όρος «εναέρια κυκλοφορία» και για την υπόλοιπη εναέρια κυκλοφορία που αναπτύσσεται στο έδαφος του.

Άρθρο 4

Ο Οργανισμός έχει νομική προσωπικότητα. Στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών έχει την Ευρύτερη δυνατή νομική ικανότητα που αναγνωρίζεται από την εθνική νομοθεσία σε νομικά πρόσωπαο μπορεί, ιδίως, να αποκτά ή να μεταβιβάζει κινητή ή ακίνητη περιουσία και να παρίσταται ενώπιον δικαστηρίου. Εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από την παρούσα Σύμβαση ή από το Καταστατικό της Υπηρεσίας που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα I, αντιπροσωπεύεται από την Υπηρεσία, η οποία ενεργεί επ' ονόματί του. Η Υπηρεσία διαχειρίζεται την περιουσία του Οργανισμού.

Άρθρο 5

1. Η Γενική Συνέλευση απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών σε υπουργικό επίπεδο. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ορίσει περισσότερους αντιπροσώπους, προκειμένου, ιδίως, να επιτραπεί η εκπροσώπηση των συμφερόντων τόσο της πολιτικής αεροπορίας όσο και της εθνικής άμυνας, έχει όμως ένα μόνο δικαίωμα ψήφου.

Το Συμβούλιο απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών σε επίπεδο Γενικών Διευθυντών Πολιτικής Αεροπορίας, Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ορίσει περισσότερους αντιπροσώπους, προκειμένου ειδικότερα να επιτραπεί η εκπροσώπηση των συμφερόντων τόσο της πολιτικής αεροπορίας όσο και της εθνικής άμυνας, έχει όμως ένα μόνο δικαίωμα ψήφου.

3. Για τα θέματα που αφορούν το κοινό σύστημα τελών διαδρομής, η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο απαρτίζονται από αντιπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV.

4. Οι εκπρόσωποι των διεθνών οργανισμών που μπορούν να συμβάλλουν στις εργασίες του Οργανισμού καλούνται, κατά περίπτωση, από τη Γενική Συνέλευση ή απσ το Συμβούλιο, να συμμετέχουν με την ιδιότητα του παρατηρητή στι·δομές εργασίαςτου Οργανισμού.

Άρθρο 6

1. Η Γενική Συνέλευση λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το Συμβούλιο και την Υπηρεσία, ιδίως στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α).

Εξάλλου η Γενική Συνέλευση:

(α) διορίζει το Γενικό Διευθυντή της Υπηρεσίας, ύστερα από σύσταση του Συμβουλίου

(β) επιτρέπει την υποβολή προσφυγών, εξ ονόματος του Οργανισμού, ενώπιον του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου της Χάγης στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 34

(γ) θεσπίζει τις αρχές, οι οποίες διέπουν τη λειτουργία του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε)

(δ) εγκρίνει τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος I, σύμφωνα με τους όρους ψηφοφορίας που προβλέπονται στο άρθρο 8 παρ. I

(ε) εγκρίνει τις τροποποιήσεις των Παραρτημάτων ΙΙ και IVr σύμφωνα με τους όρους ψηφοφορίας που προβλέπονται στο άρθρο 8 παρ. 3

(στ) προβαίνει σε περιοδική ανασκόπηση των καθηκόντων του Οργανισμού.

2. Για να διατυπώσει την κοινή πολιτική σχετικά με τα τέλη διαδρομής, η Γενική Συνέλευση, ιδίως:

(α) θεσπίζει τις αρχές, οι οποίες διέπουν τον καθορισμό του κόστους που καταλογίζεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και τον Οργανισμό στους χρήστες για τις επί διαδρομής ευκολίες και εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας που τίθενται στη διάθεση των εν λόγω

(β) καθορίζει τον τύπο υπολογισμού των τελών διαδρομής

(γ) καθορίζει τις αρχές που διέπουν τις απαλλαγές από τα τέλη διαδρομής και μπορεί επιπλέον να αποφασίσει ότι, για ορισμένες κατηγορίες πτήσεων, οι οποίες κατά συνέπεια, απαλλάσσονται από την καταβολή των τελών διαδρομής που διέπονται από το Παράρτημα IV, το κόστος που προκύπτει σε σχέση με τις επί διαδρομής ευκολίες και εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας μπορεί να εισπραχθεί απευθείας από τα Συμβαλλόμενα Μέρη

(δ) εγκρίνει τις εκθέσεις του Συμβουλίου σχετικά με τα τέλη διαδρομής.

3. Η Γενική Συνέλευση μπορεί:

(α) να παραπέμπει στο Συμβούλιο για μελέτη κάθε θέμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητά της

(β) να εξουσιοδοτεί, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, το Συμβούλιο να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά θέματα που εμπίπτουν στη γενική της αρμοδιότητα και αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α)

(γ) να συστήνει κάθε άλλο επικουρικό όργανο που κρίνει αναγκαίο.

Άρθρο 7

1. Το Συμβούλιο, δυνάμει των εξουσιών που του παρέχει η παρούσα Σύμβαση, μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σχετικά με τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παρ. 1.

2. Το Συμβούλιο, δυνάμει των εξουσιών εποπτείας που του παρέχει η παρούσα Σύμβαση, όσον αφορά την Υπηρεσία:

(α) εγκρίνει, αφού συμβουλευτεί τις αναγνωρισμένες από το Συμβούλιο αντιπροσωπευτικές οργανώσεις χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων, τα πενταετή και ετήσια προγράμματα εργασίας της Υπηρεσίας που του υποβάλλει η εν λόγω, για την εκπλήρωση των καθηκόντων, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 2, καθώς και το Πενταετές Χρηματοοικονομικό Σχέδιο και τον προϋπολογισμό, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, της έκθεσης δραστηριοτήτων της Υπηρεσίας και των εκθέσεων που υποβάλλονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 2 παρ. 2 περίπτ. (γ), 10 παρ. 3 και 11 παρ. 1 του Καταστατικού της Υπηρεσίας

(β) εγκρίνει τις αρχές που διέπουν τη γενική διάρθρωση της Υπηρεσίας

(γ) εποπτεύει τις δραστηριότητες της Υπηρεσίας στον τομέα των τελών αεροναυτιλίας

(δ) καθορίζει, αφού συμβουλευτεί τις αναγνωρισμένες από το Συμβούλιο αντιπροσωπευτικές οργανώσεις χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων, τους γενικούς όρους λειτουργίας του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε), λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα αποκλειστικά δικαιώματα που ασκούνται από τα κράτη όσον αφορά τη διαχείριση του εναέριου χώρους τους. Οι γενικοί αυτοί όροι πρέπει, ιδίως, να καθορίζουν τους εφαρμοστέους κανόνες, καθώς και τις διαδικασίες διαπίστωσης της μη τήρησης των εν λόγω κανόνων

(ε) εκδίδει οδηγίες προς την Υπηρεσία βάσει εκθέσεων που η εν λόγω υποβάλλει τακτικά, ή όποτε το κρίνει αναγκαίο για την εκπλήρωση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στην Υπηρεσία και εγκρίνει τις ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ της Υπηρεσίας και των ενδιαφερομένων εθνικών οργανισμών, προκειμένου να μπορεί η Υπηρεσία να εισηγείται τις κατάλληλες προτάσεις

(στ) διορίζει, ύστερα από πρόταση του Γενικού Διευθυντή, την εταιρεία των συμβούλων - ελεγκτών που επικουρεί το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου κατά την εξέταση των λογαριασμών του συνόλου των εσόδων και εξόδων

(ζ) μπορεί να ζητά να αποτελούν οι υπηρεσιακέςμονάδες της Υπηρεσίας αντικείμενο διοικητικών και τεχνικών επιθεωρήσεων

(η) απαλλάσσει το Γενικό Διευθυντή για τη διαχείριση του προϋπολογισμού

(θ) εγκρίνει το διορισμό από το Γενικό Διευθυντή των Διευθυντών της Υπηρεσίας

(ι) εγκρίνει τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης του Γενικού Διευθυντή, τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης των υπαλλήλων, το Δημοσιονομικό Κανονισμό και τον Κανονισμό Συμβάσεων

(κ) μπορεί να εξουσιοδοτεί την Υπηρεσία για την έναρξη διαπραγματεύσεων σχετικά με τις ειδικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 2, υιοθετεί τις διαπραγματευθείσες συμφωνίες πριν τις υποβάλλει για έγκριση στη Γενική Συνέλευση, ή τις συνάπτει εφόσον έχει εξουσιοδοτηθεί σχετικά, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 13 παρ. 3

(λ) εγκρίνει Κανονισμό περί προστασίας δεδομένων

(μ) κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (στ), καθορίζει τους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για τα πρότυπα, τις προδιαγραφές και τις πρακτικές σχετικά με τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

3. Το Συμβούλιο ιδρύει μία Μόνιμη Επιτροπή Ελέγχου Επιδόσεων και μία Μόνιμη Επιτροπή Κανονισμών Ασφαλείας. Οι Μόνιμες αυτές Επιτροπές υποβάλλουν σχετικές προτάσεις στο Συμβούλιο και έχουν τη διοικητική υποστήριξη και βοήθεια των υπηρεσιακών μονάδων της Υπηρεσίας, οι οποίες διαθέτουν τον αναγκαίο βαθμό ανεξαρτησίας για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

4. Το Συμβούλιο ιδρύει μια Διαρκή Επιτροπή Πολιτικής/Στρατιωτικής Διασύνδεσης.

5. Το Συμβούλιο ιδρύει ένα Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου, στο οποίο μπορεί να μεταβιβάζει αρμοδιότητες και, εντός σαφών ορίων, να μεταβιβάζει εξουσίες,

6. Το Συμβούλιο μπορεί να επικουρείται και από άλλες επιτροπές σε άλλους τομείς δραστηριότητας του Οργανισμού.

7. Το Συμβούλιο μπορεί να εκχωρεί αρμοδιότητες και, εντός σαφών ορίων να μεταβιβάζει εξουσίες στη Διαρκή Επιτροπή Πολιτικής/Στρατιωτικής Διασύνδεσης και σε οποιαδήποτε άλλη επιτροπή που θα συσταθεί μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης. Αυτές οι μεταβιβά-

σεις αρμοδιοτήτων ή εξουσιών δε θίγουν τη δυνατότητα του Συμβουλίου να επαναφέρει, οποτεδήποτε, θέματα τα οποία εμπίπτουν στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του για γενική εποπτεία.

Άρθρο 8

1. Οι αποφάσεις σε σχέση με τα Συμβαλλόμενα Μέρη που λαμβάνει η Γενική Συνέλευση με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (α) και το άρθρο 6 παρ. 1 εδάφιο πρώτο, ή το Συμβούλιο με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περίπτ. (β) και το άρθρο 7 παρ. 1, λαμβάνονται με την πλειοψηφία των ψηφισάντων, με την επιφύλαξη ότι αυτή η πλειοψηφία αντιπροσωπεύει τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των σταθμιζομένων ψήφων των ψηφισάντων, σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11 και τα τρία τέταρτα τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους.

Αυτός ο κανόνας εφαρμόζεται επίσης στις αποφάσεις που λαμβάνονταν, στις περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 περιπτώσεις (θ), (ο), (ρ) και (σ), και παράγραφος 5, στο άρθρο 6 παράγραφος 1 περιπτώσεις (α), (γ) και (δ), παράγραφος 2 και παράγραφος 3 περίπτ. (β), στο άρθρο 7 παράγραφος 2 περιπτώσεις (δ), (ι) και (κ) και παράγραφοι 3, 6 και 7, στο άρθρο 12 και στο άρθρο 13 παράγραφοι 2 και 3.

Αυτός ο κανόνας ισχύει επίσης για τις αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του Παραρτήματος IV. Στις περιπτώσεις καθορισμού των τιμών μονάδας, των τιμολογίων και των όρων εφαρμογής του συστήματος τελών διαδρομής που αναφέρονται στο άρθρο 3 περίπτ. (γ) του Παραρτήματος IV, μία απόφαση δεν εφαρμόζεται σε ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, εάν αυτό. ψήφισε κατά της απόφασης και αποφάσισε να μην την εφαρμόσει. Στην περίπτωση αυτή, το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος έχει, εντούτοις, την υποχρέωση να υποβάλει μία έκθεση με τους λόγους που επικαλείται και δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την κοινή πολιτική, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 6 παρ. 2.

2. Οι αποφάσεις, σε σχέση με την Υπηρεσία, που λαμβάνει η Γενική Συνέλευση με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περιπτώσεις (α) και (γ) και το άρθρο 6 παρ. 1 εδάφιο πρώτο ή το Συμβούλιο, με βάση, ιδίως, το άρθρο 1 παρ. 2 περιπτώσεις (β) και (γ), λαμβάνονται με την πλειοψηφία των ψηφισάντων, με την επιφύλαξη ότι αυτή η πλειοψηφία «αντιπροσωπεύει πάνω από το ήμισυ των σταθμιζομένων ψήφων των ψηφισάντων, σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11, και πάνω από το ήμισυ των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους. Σε ιδιαίτερα σημαντικές περιπτώσεις και υπό τον ορε ότι υποβάλει σχετικό αίτημα το ένα τρίτο τουλάχιστον των Συμβαλλομένων Μερών που έχουν δικαίωμα ψήφου, η πλειοψηφία πρέπει να αντιπροσωπεύειτα τρία τέταρτα τουλάχιστον των σταθμιζομένων ψήφων των ψηφισάντων αντί πάνω από το ήμισυ αυτών.

Αυτός ο κανόνας εφαρμόζεται επίσης στις αποφάσεις που λαμβάνονται στις περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 περίπτ. (β), παράγραφος 3 περιπτ. (α), στο άρθρο 7 παρ. 2 περιπτώσεις (α) έως (γ), (ε) έως (θ), (λ) και (μ), στο άρθρο 9 παρ. 2 και στο άρθρο 10 παρ. 2.

3. Ωστόσο, οι αποφάσεις λαμβάνονται με ομοφωνία των ψηφισάντων όσον αφορά τις αιτήσεις προσχώρησης στον Οργανισμό, οι οποίες αναφέρονται στα άρθρο 39, τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις που γίνονται στο Παράρτημα II, με την εξαίρεση της περίπτωσης που αναφέρεται στο άρθρο 3 παρ. 2 περίπτ. (β), και στο Παράρτημα IV, και τους όρους αποχώρησης ή προσχώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 36 παράγραφοι 4 και 5 και στο άρθρο 38 παράγραφοι 3 και 4.

4. Οι αποφάσεις που λαμβάνουν η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο έναντι των ΣυμβαλλομένωνΜερών του άρθρου 9.

Άρθρο 9

1. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος γνωστοποιήσει στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο ότι επιτακτικοί λόγοι εθνικού συμφέροντος που άπτονται της εθνικής άμυνας ή της ασφάλειας το εμποδίζουν να συμμορφωθεί προς μία απόφαση, η οποία έχει ληφθεί με πλειοψηφία των ψηφισάντων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 8 ανωτέρω, μπορεί να παρεκκλίνει από την εν λόγω απόφαση υπό τον όρο να υποβάλει στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο μία έκθεση σχετικά με τους λόγους αυτούς και μία δήλωση, στην οποία θα διευκρινίζεται εάν:

α) η παρέκκλιση αναφέρεται σε ένα θέμα για το οποίο δεν υπάρχει αντίρρηση να τεθεί σε ισχύ η απόφαση για τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη, εξυπακουομένου ότι, σε ό,τι το αφορά, το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δε θα εφαρμόσει την απόφαση, ή θα την εφαρμόσει μόνο εν μέρει

β) η παρέκκλιση αναφέρεται σε ένα θέμα τέτοιας σημασίας για τα εθνικά συμφέροντα του άμυνας και ασφάλειας, ώστε η απόφαση δεν πρέπει να εφαρμοστεί καθόλου πριν ληφθεί μία δεύτερη απόφαση, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 περίπτ. (β) κατωτέρω.

2. (α) Σε περίπτωση εφαρμογής των προβλεπομένων στην παράγραφο 1 περίπτ. (α) διατάξεων, ο Γενικός Διευθυντής υποβάλει, στη Γενική Συνέλευση ή στο Συμβούλιο, τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο των ενεργειών που αποβλέπουν στο να μην παρεκκλίνει κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος.

(β) Σε περίπτωση εφαρμογής των προβλεπομένων στην παράγραφο 1 περίπτ. (β) διατάξεων, η εφαρμογή της απόφασης αναστέλλεται και η εν λόγω υποβάλλεται, εντός μίας προθεσμίας που πρέπει να καθοριστεί, στη Γενική Συνέλευση για μία δεύτερη απόφαση, ακόμα και αν η πρώτη απόφαση είναι απόφαση του Συμβουλίου. Εάν, σε συνέχεια αυτής της νέας εξέτασης, η δεύτερη απόφαση επιβεβαιώνει την πρώτη απόφαση, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να παρεκκλίνει από αυτή, υπό τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1 περίπτ. (α) ανωτέρω. Η Γενική Συνέλευση θα επανεξετάσει την πρώτη απόφαση εντός μίας προθεσμίας που δεν μπορεί να υπερβαίνει το ένα έτος.

3. Σε περίπτωση πολέμου ή διαμάχης, οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δεν θίγουν την ελευθερία δράσης κανενός από τα ενεχόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη. Η ίδια αρχή ισχύει σε περίπτωση κατάστασης κρίσης ή επείγοντος εθνικού θέματος. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, ιδίως, να ανακτήσει προσωρινά την ευθύνη, εν όλω ή εν μέρει, των εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του για επιτακτικούς λόγους εθνικού συμφέροντος, ιδίως στον τομέα της άμυνας. Η αρχιτεκτονική του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να επιτρέπει την πραγματική ανάκτηση των εν λόγω

εξυπηρετήσεων, σύμφωνα με τις ανάγκες των Συμβαλλομένων Μερών.

Άρθρο 10

1. Η ετήσια συνεισφορά κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους στον προϋπολογισμό καθορίζεται για κάθε οικονομικό έτος, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

α) ένα αρχικό 30% της συνεισφοράς υπολογίζεται ανάλογα με την αξία του ακαθαρίστου εθνικού προϊόντος του Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως ορίζεται κατωτέρω στην παράγραφο 2ο

β) ένα περαιτέρω 70% της συνεισφοράς υπολογίζεται ανάλογα με την αξία της βάσης κόστους των τελών διαδρομής του Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως ορίζεται κατωτέρω στην παράγραφο 3.

2. Το ακαθάριστο εθνικό προϊόν που χρησιμοποιείται για τους υπολογισμούς λαμβάνεται από τις στατιστικές που συντάσσονται από τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης - ή ελλείψει αυτών, από οποιοδήποτε άλλο οργανισμό, ο οποίος παρέχει αντίστοιχες εγγυήσεις και ορίζεται με απόφαση του Συμβουλίου υπολογίζοντας τον αριθμητικό μέσο όρο των τελευταίων τριών ετών για τα οποία υπάρχουν αυτές οι στατιστικές. Η αξία του ακαθάριστου Εθνικού προϊόντος είναι εκείνη, η οποία υπολογίζεται βάσει των συντελεστών κόστους και των τρεχουσών τιμών και εκφράζεται στην κατάλληλη ευρωπαϊκή λογιστική μονάδα.

3. Η βάση κόστους των τελών διαδρομής που χρησιμοποιείται στους υπολογισμούς, είναι η βάση κόστους που καθορίζεται για το προτελευταίο πριν το σχετικό οικονομικό έτος.

Άρθρο 11

1. Η στάθμιση των ψήφων που αναφέρεται στο άρθρο 8 καθορίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

Ετήσια συνεισφορά ενός Συμβαλλόμενου Μέρους ως ποσοστό των συνολικών ετήσιων συνεισφορών όλων των Συμβαλλομένων Μερών	Αριθμός ψήφων
Μικρότερη του 1 τοις εκατό	1
Από 1 μέχρι μικρότερη του 2%	2
Από 2 μέχρι μικρότερη του 3%	3
Από 3 μέχρι μικρότερη του 4½%	4
Από 4½ μέχρι μικρότερη του 6%	5
Από 6 μέχρι μικρότερη του 7½%	6
Από 7½ μέχρι μικρότερη του 9%	7
Από 9 μέχρι μικρότερη του 11%	8
Από 11 μέχρι μικρότερη του 13%	9
Από 13 μέχρι μικρότερη του 15%	10
Από 15 μέχρι μικρότερη του 18%	11
Από 18 μέχρι μικρότερη του 21%	12
Από 21 μέχρι μικρότερη του 24%	13
Από 24 μέχρι μικρότερη του 27%	14
Από 27 μέχρι μικρότερη του 30%	15
30%	16

2. Ο αρχικός καθορισμός του αριθμού των ψήφων γίνεται, από την ημερομηνία κατά την οποία, αρχίζει να ισχύει το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, με αναφορά στον ανωτέρω πίνακα και σύμφωνα με τον κανόνα καθορισμού των ετήσιων συνεισφορών των Συμβαλλομένων Μερών στον Προϋπολογισμό του Οργανισμού που αναφέρεται στο άρθρο 10 ανωτέρω.

3. Σε περίπτωση προσχώρησης ενός κράτους, οι αριθμοί των ψήφων των Συμβαλλομένων Μερών επανακαθορίζονται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία.

4. Οι αριθμοί των ψήφων επανακαθορίζονται κάθε χρόνο σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις.

Άρθρο 12

Η Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο συντάσσουν τον Εσωτερικό τους Κανονισμό, που καθορίζει, ιδίως, τους κανόνες που διέπουν την εκλογή ενός Προέδρου και ενός Αντιπροέδρου καθώς και τις διατάξεις εφαρμογής σχετικά με τη διαδικασία ψηφοφορίας και την απαρτία.

Άρθρο 13

1. Ο Οργανισμός διατηρεί με τα ενδιαφερόμενα κράτη και τους άλλους ενδιαφερόμενους διεθνείς οργανισμούς τις αναγκαίες σχέσεις για την πραγματοποίηση του σκοπού του.

2. Η Γενική Συνέλευση είναι, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7 παρ. 2 περίπτ. (κ), της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και του άρθρου 15, η μόνη αρμόδια να συνάπτει εξ ονόματος του Οργανισμού τις ειδικές συμφωνίες, οι οποίες απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2.

3. Με πρόταση του Συμβουλίου, η Γενική Συνέλευση μπορεί να εξουσιοδοτήσει το Συμβούλιο να αποφασίσει για τη σύναψη των ειδικών συμφωνιών, οι οποίες απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων πού προβλέπονται στο άρθρο 2.

Άρθρο 14

Οι ειδικές συμφωνίες, που προβλέπονται στο άρθρο 2, πρέπει να καθορίζουν τα αντίστοιχα καθήκοντα, δικαιώματα και υποχρεώσεις των Μερών των συμφωνιών καθώς και τις χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις και να προσδιορίζουν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Η Υπηρεσία μπορεί να διαπραγματεύεται τις εν λόγω συμφωνίες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 παρ. 2 περίπτ. (κ).

Άρθρο 15

Στο πλαίσιο των οδηγιών που δίνει το Συμβούλιο, η Υπηρεσία μπορεί να δημιουργεί με τις ενδιαφερόμενες δημόσιες ή ιδιωτικές τεχνικές υπηρεσίες των Συμβαλλομένων Συμβαλλομένων Μερών και μη Συμβαλλομένων Μερών ή διεθνών οργανισμών, τις σχέσεις που είναι απαραίτητες για το συντονισμό της εναέριας κυκλοφορίας και για τη λειτουργία των μονάδων της Υπηρεσίας. Για το σκοπό αυτό, η Υπηρεσία μπορεί να συνάπτει, εξ' ονόματος του Οργανισμού και υπό τον όρο ότι θα ενημερώνει σχετικά το Συμβούλιο, συμβάσεις καθαρά διοικητικής, τεχνικής ή εμπορικής φύσης, στο βαθμό που αυτές απαιτούνται για τη λειτουργία της Υτιηρεσίας.

Άρθρο 16

1. Ο χαρακτήρας της δημόσιας ωφέλειας αναγνωρίζεται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις εθνικές νομοθεσίες και με τις συνέπειες, οι οποίες προκύπτουν από τις διατάξεις των εν λόγω νομοθεσιών σχετικά με την απαλλοτρίωση για λόγους δημόσιας ωφέλειας, σε ό,τι αφορά την απόκτηση ακίνητης περιουσίας πού είναι αναγκαία για την τοποθέτηση των εγκαταστάσεων του Οργανισμού, με τον όρο ότι συμφωνούν οι ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις. Η διαδικασία απαλλοτρίωσης για λόγους δημόσιας ωφέλειας μπορεί να Ενεργοποιηθεί από τις αρμόδιες αρχές

του ενδιαφερομένου κράτους, σύμφωνα με την εθνική του νομοθεσία, προκειμένου να αποκτηθεί αυτή η ακίνητη περιουσία σε περίπτωση μη φιλικού διακανονισμού.

2. Στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών, στα οποία δεν υπάρχει η διαδικασία που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, ο Οργανισμός μπορεί να επωφεληθεί από τις διαδικασίες αναγκαστικής αγοράς που εφαρμόζονται προς όφελος της πολιτικής αεροπορίας και των τηλεπικοινωνιών.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν στον Οργανισμό το δικαίωμα να επωφελείται, όσον αφορά τις εγκαταστάσεις και εξυπηρετήσεις που δημιουργήθηκαν για λογαριασμό του στα αντίστοιχα εδάφη τους, από την εφαρμογή των εθνικών διατάξεων των σχετικών με τους περιορισμούς του δικαιώματος ακίνητης περιουσίας, οι οποίες ενδέχεται να υπάρχουν για το δημόσιο συμφέρον, προς όφελος των εθνικών υπηρεσιών για τον ίδιο σκοπό και ιδίως αυτών που αφορούν τις δουλείες δημόσιας ωφέλειας.

4. Ο Οργανισμός αναλαμβάνει τις δαπάνες, οι οποίες απορρέουν από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένης και της αποζημίωσης που πρέπει να καταβάλλεται, σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους, στο έδαφος του οποίου βρίσκεται η περιουσία.

Άρθρο 17

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), η Υπηρεσία εφαρμόζει τους κανονισμούς που ισχύουν στα εδάφη των Συμβαλλομένων Μερών και στον εναέριο χώρο, στον οποίο τους έχει ανατεθεί, δυνάμει διεθνών συμφωνιών, των οποίων είναι μέρη, η παροχή εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας.

Άρθρο 18

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β) και μέσα στα όρια των εξουσιών που έχουν εκχωρηθεί στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, η Υπηρεσία δίνει στους κυβερνήτες των αεροσκαφών όλες τις αναγκαίες οδηγίες. Οι εν λόγω είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με αυτές τις οδηγίες, εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας, οι οποίες προβλέπονται στους κανονισμούς που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο.

Άρθρο 19

1. Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. ί περίπτ. (ε), ο Οργανισμός καθορίζει, σύμφωνα με τους γενικούς όρους που προβλέπονται στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (δ), τα αναγκαία μέτρα ρύθμισης και τα κοινοποιεί στους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη και στις αρμόδιες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη φροντίζουν ώστε οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη οι κυβερνήτεστων αεροσκαφών και οι αρμόδιες υπηρεσίες εναέριασ κυκλοφορίας να συμμορφώνονται με τα εν λόγω μέτρα, εκτός αν συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι ασφαλείας.

2. Η τήρηση των γενικών όρων ή των μέτρων ρύθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ύστερα από αίτηση του Οργανισμού, σε περίπτωση μη τήρησης των γενικών όρων ή των μέτρων ρύθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου από έναν εκμεταλλευόμενο αεροσκάφη ή έναν κυβερνήτη αεροσκάφους, μπορεί να κινηθεί η διαδικασία δίωξης ενός παραβάτη:

(α) από το Συμβαλλόμενο Μέρος, στο οποίο διαπιστώθηκε η μη τήρηση, στην επικράτεια του.

(β) από τον Οργανισμό σύμφωνα με τους λόγους δικαιοδοσίας που αναφέρονται στο άρθρο 35, εάν συμφωνεί το Συμβαλλόμενο Μέρος, στην επικράτεια του οποίου πρέπει να κινηθεί η διαδικασία.

4. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποχρεούνται να ενσωματώσουν στην εθνική νομοθεσία τους διατάξεις, οι οποίες θα διασφαλίζουν την τήρηση των γενικών όρων που προβλέπονται στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (δ).

Άρθρο 20

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), οι παραβάσεις των κανονισμών της αεροναυτιλίας που διαπράττονται στον.εναέριο χώρο, στον οποίο η Υπηρεσία ασκεί αυτά τα καθήκοντα, καταχωρίζονται σε εκθέσεις από υπαλλήλους ειδικά εξουσιοδοτημένους για το σκοπό αυτό από την Υπηρεσία, με την επιφύλαξη του δικαιώματος πού αναγνωρίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες στους υπαλλήλους των Συμβαλλομένων Μερών να συντάσσουν εκθέσεις για παραβάσεις της ιδίας φύσης. Οι προαναφερόμενες εκθέσεις έχουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων το ίδιο κύρος με αυτές που συντάσσονται από τους εθνικούς υπαλλήλους, οι οποίοι είναι αρμόδιοι για τη σύνταξη εκθέσεων για παραβάσεις ιδίας φύσης.

Άρθρο 21

1. Η κυκλοφορία εκδόσεων και άλλου πληροφοριακού υλικού που αποστέλλεται από ή προς τον Οργανισμό σε σχέση με τις επίσημες δραστηριότητες του, δεν περιορίζεται με κανένα τρόπο.

2. Για τις επίσημες επικοινωνίες του και τη μεταφορά όλων των εγγράφων του, ο Οργανισμός απολαμβάνει της αυτής ευνοϊκής μεταχείρισης που επιφυλάσσεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη σε παρόμοιους διεθνείς οργανισμούς.

Άρθρο 22

1. Ο Οργανισμός απαλλάσσεται, στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών, από όλους τους δασμούς, φόρους και τέλη που σχετίζονται με τη σύσταση, τη διάλυση ή την εκκαθάριση του.

2. Απαλλάσσεται από οποιουσδήποτε δασμούς, φόρους και τέλη που συνεπάγεται η απόκτηση ακίνητης περιουσίας, η οποία απαιτείται για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.

3. Απαλλάσσεται από όλους τους άμεσους φόρους που μπορεί να εφαρμοσθούν σε αυτόν, καθώς και στην ιδιοκτησία, στα περιουσιακά στοιχεία και στο εισόδημα του.

4. Απαλλάσσεται από οποιεσδήποτε έμμεσες φορολογικές επιβαρύνσεις που αποτελούν συνέπεια της έκδοσης δανείων και επιπίπτουν επί του Οργανισμού.

5. Απαλλάσσεται από οποιαδήποτε φορολογία εξαιρετικής ή διακριτικής φύσης.

6. Οι απαλλαγές που προβλέπονται στο παρόν άρθρο δεν εφαρμόζονται σε φόρους και τέλη που εισπράττονται ως πληρωμές για παροχή εξυπηρετήσεων κοινής ωφέλειας.

Άρθρο 23

1. Ο Οργανισμός απαλλάσσεται από όλους τους τελωνειακούς δασμούς και φόρους ή τέλη ισοδυνάμου αποτελέσματος, με εξαίρεση τα τέλη τα σχετικά με τις παρασχεθείσες εξυπηρετήσεις και εξαιρείται από οποιαδήποτε απαγόρευση ή περιορισμό εισαγωγής ή εξαγωγής, σε ό,τι αφορά υλικά, εξοπλισμό, προμήθειες και άλλα αντικείμενα που εισάγονται για επίσημη χρήση του Οργανισμού και προορίζονται για τα κτίρια και τις εγκαταστάσεις του Οργανισμού ή για τη λειτουργία του.

2. Τα αγαθά που εισάγονται με αυτό τον τρόπο δεν μπορούν να πουληθούν, δανεισθούν ή μεταβιβασθούν, είτε δωρεάν είτε έναντι πληρωμής, στο έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο οποίο έχουν εισαχθεί, παρά μόνο σύμφωνα με τους όρους που καθορίζει η κυβέρνηση του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Οποιαδήποτε μέτρα ελέγχου θεωρούνται σκόπιμα μπορούν να ληφθούν για να εξασφαλισθεί ότι τα υλικά, ο εξοπλισμός, οι προμήθειες και άλλα αντικείμενα που αναφέρονται στην παράγραφο και εισάγονται με προορισμό τον Οργανισμό έχουν πραγματικά παραδοθεί σ' αυτόν τον Οργανισμό και χρησιμοποιούνται πραγματικά για τα επίσημα κτίρια και τις εγκαταστάσεις του ή για τη λειτουργία του.

4. Ο Οργανισμός απαλλάσσεται από όλους τους τελωνειακούς δασμούς και εξαιρείται από οποιαδήποτε απαγόρευση ή περιορισμό εισαγωγής ή εξαγωγής σχετικά με τις δημοσιεύσεις που εμπίπτουν στο πλαίσιο του άρθρου 13 του Καταστατικού που είναι προσαρτημένο στην παρούσα Σύμβαση.

Άρθρο 24

1. Ο Οργανισμός μπορεί να κατέχει οποιοδήποτε νόμισμα και να έχει λογαριασμούς σε οποιοδήποτε νόμισμα, στο μέτρο που αυτό είναι αναγκαίο για την πραγματοποίηση των συναλλαγών που απαιτούνται για το σκοπό του.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν να δίνουν στον Οργανισμό τις αναγκαίες άδειες για όλες τις μεταφορές κεφαλαίων, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στους εθνικούς κανονισμούς και στις διεθνείς συμφωνίες που εφαρμόζονται, τις οποίες συνεπάγεται η ίδρυση και η δραστηριότητα του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης και της εξυπηρέτησης δανείων, όταν η έκδοση αυτών των δανείων έχει επιτραπεί από την Κυβέρνηση του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 25

1. Η Υπηρεσία μπορεί να ζητά τις υπηρεσίες καταλλήλων προσώπων που είναι υπήκοοι των Συμβαλλομένων Μερών.

2. Το προσωπικό του Οργανισμού και τα μέλη των οικογενειών τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους, απολαμβάνουν τις ίδιες εξαιρέσεις από τα μέτρα που περιορίζουν τη μετανάστευση και ρυθμίζουν την εγγραφή των αλλοδαπών, με εκείνες που αναγνωρίζονται, γενικά, στα μέλη του προσωπικού παρόμοιων διεθνών οργανισμών.

3. (α) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σε καιρό διεθνούς κρίσης, παρέχουν στο προσωπικό του Οργανισμού και στα μέλη των οικογενειών τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους, τις ίδιες διευκολύνσεις επαναπατρισμού, με εκείνες που αναγνωρίζονται στο προσωπικό άλλων διεθνών οργανισμών.

(β) Οι διατάξεις της προαναφερόμενης περίπτωσης (α) δεν επηρεάζουν τις υποχρεώσεις του προσωπικού έναντι του Οργανισμού.

4. Εξαιρέσεις από τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, επιτρέπονται μόνο για λόγους δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και δημόσιας υγείας.

5. Τα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού:

(α) εξαιρούνται από τελωνειακούς δασμούς και τέλη εκτός από εκείνα που αφορούν παρεχόμενες υπηρεσίες, στην περίπτωση εισαγωγής των προσωπικών τους αντικειμένων, κινητής περιουσίας και άλλων οικιακών ειδών που δεν είναι καινούργια, τα οποία φέρουν από το εξωτερικό κατά την πρώτη εγκατάσταση τους, στο εν λόγω έδαφος και στην περίπτωση επανεξαγωγής των ιδίων αυτών ειδών, επίπλων και αντικειμένων, όταν παύουν να ασκούν τα καθήκοντα τους.

(β) μπορούν, αναλαμβάνοντας τα καθήκοντα τους στο έδαφος οποιουδήποτε των Συμβαλλομένων Μερών, να εισάγουν το προσωπικό αυτοκίνητό τους προσωρινά χωρίς δασμούς και στη συνέχεια, αλλά όχι αργότερα από τη λήξη του χρόνου υπηρεσίας τους, να επανεξάγουν αυτό το όχημα με εξαίρεση από δασμούς, υποκείμενοι, εν τούτοις σε κάθε περίπτωση, σε οποιουσδήποτε όρους που η κυβέρνηση του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους θεωρεί αναγκαίους, για κάθε ιδιαίτερη περίπτωση.

(γ) απολαμβάνουν του δικαιώματος του απαραβίαστου σε όλα τα επίσημα έγγραφα και έντυπάτους.

6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν υποχρεούνται να χορηγούν στους δικούς τους υπηκόους τις διευκολύνσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 5 περιπτώσεις (α) και (β) ανωτέρω.

7. Επιπρόσθετα προς τα προνόμια, τις εξαιρέσεις και διευκολύνσεις που παρέχονται, στο προσωπικό του Οργανισμού, ο Γενικός Διευθυντής της Υπηρεσίας απολαμβάνει ετεροδικίας σε ό,τι αφορά ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων προφορικών και γραπτών λόγων του που λαμβάνουν χώρα κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του. Αυτή η ετεροδικία δεν έχει εφαρμογή σε περίπτωση παράβασης κανόνων της οδικής κυκλοφορίας ή σε περίπτωση ζημίας που προκλήθηκε από αυτοκίνητο όχημα που του ανήκει ή που οδηγεί ο ίδιος.

8. Οι ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την χωρίς περιορισμούς μεταβίβαση των καθαρών αποδοχών.

Άρθρο 26

Οι αντιπρόσωποι των Συμβαλλομένων Μερών, καθ' όν χρόνον ασκούν τα καθήκοντά τους και στη διάρκεια των μετακινήσεων τους από και προς τον τόπο συνεδριάσεων, απολαμβάνουν του δικαιώματος του απαραβίαστου όλων των επισήμων εγγράφων και εντύπων τους.

Άρθρο 27

Λόγω του κατ' ιδίαν καθεστώτος κοινωνικής ασφάλισης, ο Οργανισμός, ο Γενικός Διευθυντής και το προσωπικό του Οργανισμού εξαιρούνται όλων των υποχρεωτικών εισφορών σε εθνικούς οργανισμούς κοινωνικής

ασφάλισης, με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων μεταξύ του Οργανισμού και ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που υφίστανται κατά τη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου, το οποίο ανοίχθηκε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997.

Άρθρο 28

1. Η συμβατική ευθύνη του Οργανισμού διέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη σύμβαση.

2. Όσον αφορά την εξωσυμβατική ευθύνη, ο Οργανισμός υποχρεούται σε επανόρθωση των ζημιών που προκαλούνται από αμέλεια των οργάνων του ή των υπαλλήλων του, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, στο μέτρο που αυτές οι ζημίες μπορούν να αποδοθούν στους προαναφερόμενους. Η προηγούμενη διάταξη δεν αποκλείει το δικαίωμα για άλλες αποζημιώσεις, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία των Συμβαλλομένων Μερών.

Άρθρο 29

1. (α) Οι εγκαταστάσεις του Οργανισμού είναι απαραβίαστες. Η ιδιοκτησία και τα περιουσιακά στοιχεία του Οργανισμού εξαιρούνται από οποιοδήποτε μέτρο κατάσχεσης, απαλλοτρίωσης ή δήμευσης.

(β) Τα αρχεία του Οργανισμού και όλα τα επίσημα έγγραφα και έντυπα που ανήκουν σ' αυτόν είναι απαραβίαστα οπουδήποτε και ανβρίσκονται.

2. Η ιδιοκτησία και τα περιουσιακά στοιχεία του Οργανισμού δεν μπορούν να κατασχεθούν ούτε να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης, παρά μόνον ύστερα από δικαστική απόφαση. Αυτή η δικαστική απόφαση μπορεί να ληφθεί μόνο υπό τον όρο ότι γνωστοποιήθηκε στον Οργανισμό η διαδικασία αυτή, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και ότι ο εν λόγω μπόρεσε να έχει στη διάθεση του τα κατάλληλα μέσα για να προετοιμάσει την άμυνα του. Οι εγκαταστάσεις του Οργανισμού, εντούτοις, δεν μπορούν κατασχεθούν ούτε να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης.

3. Εντούτοις, για να διευκολυνθεί η διενέργεια δικαστικών ανακρίσεων και να εξασφαλισθεί η εκτέλεση των δικαστικών αποφάσεων στο αντίστοιχο έδαφος τους, οι αρμόδιες αρχές του κράτους, στο οποίο ο Οργανισμός έχει τα κεντρικά του γραφεία και άλλων κρατών, στα οποία βρίσκονται εγκαταστάσεις και αρχεία του Οργανισμού, θα έχουν πρόσβαση σε αυτές τις εγκαταστάσεις και τα αρχεία, ύστερα από ενημέρωση του Γενικού Διευθυντή της Υπηρεσίας.

Άρθρο 30

1. Ο Οργανισμός συνεργάζεται πάντοτε με τις αρμόδιες αρχές των Συμβαλλομένων Μερών για να διευκολύνει την καλή λειτουργία της δικαιοσύνης, να εξασφαλίσει την τήρηση των αστυνομικών διατάξεων και να εμποδίσει οποιαδήποτε κατάχρηση η οποία, ενδεχομένως, θα προέκυπτε από τα προνόμια, τις ασυλίες, τις εξαιρέσεις ή τις διευκολύνσεις, που καθορίζονται στην παρούσα Σύμβαση.

2. Ο Οργανισμός διευκολύνει, στο μέτρο του δυνατού, την πραγματοποίηση έργων δημοσίου συμφέροντος, τα οποία πρέπει να εκτελεσθούν στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών, στο εσωτερικό ή στη γειτονική περιοχή οποιασδήποτε ακίνητης περιουσίας που του έχει παρασχεθεί προς χρήση.

Άρθρο 31

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και, κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), οι διεθνείς συμφωνίες και οι εθνικοί κανονισμοί που αναφέρονται στην είσοδο, την υπέρπτηση και την ασφάλεια του εδάφους των ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων Μερών δεσμεύουν την Υπηρεσία, η οποία λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή των εν λόγω συμφωνιών και κανονισμών.

Άρθρο 32

Κατά την άσκηση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1 περίπτ. (ε) καθώς και κατά περίπτωση, των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 2 περίπτ. (β), η Υπηρεσία υποχρεούται να παρέχει στα Συμβαλλόμενα Μέρη, τα οποία διατυπώνουν σχετικό αίτημα, όλες τις πληροφορίες που αφορούν αεροσκάφη, τις οποίες γνωρίζει κατά την άσκηση των καθηκόντων της των σχετικών με τον εναέριο χώρο του ενδιαφερομένου Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να μπορούν τα εν λόγω ενδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη να ελέγχουν την εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών και των εθνικών κανονισμών.

Άρθρο 33

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι αναγκαία για την Υπηρεσία η επίτευξη χρηματοοικονομικής ισορροπίας και αναλαμβάνουν να θέσουν στη διάθεση της τους κατάλληλους χρηματοοικονομικούς πόρους, εντός των ορίων και προϋποθέσεων που καθορίζονται από την παρούσα Σύμβαση και το Καταστατικό της Υπηρεσίας που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Ι.

Άρθρο 34

1. Οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει μεταξύ δύο ή περισσοτέρων Συμβαλλομένων Μερών, ή ενός ή περισσοτέρων Συμβαλλομένων Μερών και του Οργανισμού που αφορά την ερμηνεία, την εφαρμογή ή την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης, ιδίως όσον αφορά την ύπαρξη, την ισχύ ή τον τερματισμό της, η οποία δεν μπόρεσε να ρυθμιστεί με άμεσης διαπραγματεύσεις ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο διευθέτησης, μέσα σε μία προθεσμία έξη μηνών, υποβάλλεται στη διαιτησία του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου της Χάγης, σύμφωνα με τον προαιρετικό Κανονισμό διαιτησίας του εν λόγω Δικαστηρίου.

2. Ο αριθμός των διαιτητών καθορίζεται σε τρεις.

3. Η διαιτησία πραγματοποιείται στη Χάγη. Το Διεθνές Γραφείο του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου χρησιμεύει ως Γραμματεία και παρέχει διοικητικές υπηρεσίες, σύμφωνα με τις οδηγίες του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου.

4. Οι αποφάσεις του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου είναι δεσμευτικές για τα μέρη της διαφοράς.

Άρθρο 35

1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του Παραρτήματος IV σχετικά με την αναγκαστική είσπραξη των τελών διαδρομής, τα δικαστήρια των Συμβαλλομένων Μερών είναι αποκλειστικά αρμόδια για την εκδίκαση των διαφορών που ενδέχεται να ανακύψουν μεταξύ του Οργανισμού, που εκπροσωπείται από το Γενικό Διευθυντή της Υπηρεσίας και οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου, σχετικά με την εφαρμογή των πράξεων του Οργανισμού.

2. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του Παραρτήματος IV σχετικά με την αναγκαστική είσπραξη των τελών διαδρομής, η προσφυγή ασκείται στο Συμβαλλόμενο Μέρος:

(α) στο οποίο ο καθού έχει την κατοικία ή την έδρα του.

(β) στο οποίο ο καθού διατηρεί εμπορική εγκατάσταση, εφόσον η κατοικία ή η έδρα του δε βρίσκεται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους.

(γ) στο οποίο ο καθού κατέχει περιουσιακά στοιχεία, ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) και (β) ανωτέρω.

(δ) στο οποίο ο EUROCONTROL έχει τα Κεντρικά Γραφεία του, ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) έως (γ) ανωτέρω.

Άρθρο 36

1. Οι τροποποιήσεις που επιφέρονται υπόπτους όρους που προβλέπονταιιστην παρούσα Σύμβαση, στο Καταστατικό της Υπηρεσίας που εμφαίνεται στο Παράρτημα I, και στο άρθρο 16 και επόμενα των διατάξεων των σχετικών με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής που εμφαίνονται στο Παράρτημα IV, ισχύουν και εφαρμόζονται στο έδαφος των Συμβαλλομένων Μερών.

2. Οι φορολογικές διατάξεις που εμφαίνονται στο Παράρτημα III και στα άρθρα 1 έως και 15 των διατάξεων των σχετικών με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής που εμφαίνονται στο Παράρτημα IV, δεν υπόκεινται σε τροποποίηση από τη Γενική Συνέλευση.

3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται από το Παράρτημα IV για μία περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Σύμβασης. Αυτή η πενταετής περίοδος παρατείνεται αυτομάτως για περαιτέρω πενταετείς περιόδους. Το Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο γνωστοποίησε εγγράφως στη Γενική Συνέλευση, τουλάχιστον δύο έτη πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου, ότι δεν επιθυμεί παράταση, με τη λήξη αυτής της περιόδου παύει να δεσμεύεται από το Παράρτημα IV.

4. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αποχωρούντος Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να καθορίζονται, εάν είναι αναγκαίο, σε μία ειδική συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αυτού και του Οργανισμού.

Η εν λόγω συμφωνία πρέπει να εγκριθεί με ομοφωνία των ψηφισάντων από τη Γενική Συνέλευση. Το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποχωρεί δε συμμετέχει στην ψηφοφορία αυτή.

5. Το Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο δεν δεσμεύεται πλέον από το Παράρτημα IV μπορεί οποτεδήποτε να γνωστοποιήσει εγγράφως στη Γενική Συνέλευση την επιθυμία του να δεσμευτεί εκ νέου από τις διατάξεις του Παραρτήματος IV. Το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται εκ νέου από το Παράρτημα IV έξη μήνες μετά την ημέρα, κατά την οποία η Γενική Συνέλευση αποδέχεται αυτό το αίτημα με ομόφωνη απόφαση των ψηφισάντων Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα. Το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος δεσμεύεται από το Παράρτημα IV για μία περίοδο πέντε ετών από την ημέρα κατά την οποία δεσμεύτηκε εκ νέου από το Παράρτημα IV. Η περίοδος αυτή παρατείνεται αυτομάτως υπό τους ιδίους όρους με αυτούς που αναφέρονται στην παράγραφο 3 ανωτέρω.

Άρθρο 37

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεσμεύονται να εξασφαλίσουν στην Υπηρεσία την εφαρμογή των ισχυουσών νομικών διατάξεων που αποβλέπουν στη διασφάλιση της συνέχειας των εξυπηρετήσεων κοινής ωφελείας που είναι αναγκαίες για την ορθή λειτουργία των επιχειρησιακών εξυπηρετήσεων.

Άρθρο 33

1. Η ισχύς της παρούσας Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και εν συνεχεία με το Πρωτόκολλο που ανοίχθηκα για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, παρατείνεται για απεριόριστο χρόνο.

2. Αφού η Σύμβαση, η οποία παρατείνεται με τον τρόπο αυτό, παραμείνει σε ισχύ για είκοσι έτη, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να τερματίσει, σε ό,τι το αφορά την εφαρμογή της Σύμβασης με γραπτή γνωστοποίηση στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία ενημερώνει σχετικά τις κυβερνήσεις των άλλων Συμβαλλομένων κρατών.

Η απόφαση αποχώρησης αρχίζει να ισχύει στο τέλος του έτους που έπεται του έτους κατά τη διάρκεια του οποίου γνωστοποιήθηκε η αποχώρηση, υπό τον όρο ότι, μέχρι την εν λόγω ημερομηνία, θα έχει συναφθεί η ειδική συμφωνία που προβλέπεται, στην παράγραφο 3 κατωτέρω, ειδάλλως η απόφαση αποχώρησης αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία ποα καθορίζεται στην εν λόγω ειδική συμφωνία.

3. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις, ιδίως χρηματοοικονομικής φύσης, του αποχωρούντος Συμβαλλόμενου Μέρους καθορίζονται σε μία ειδική συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αυτού και του Οργανισμού.

Η συμφωνία αυτή πρέπει να εγκριθεί με ομοφωνία των ψηφισάντων από τη Γενική Συνέλευση, ενώ το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποχωρεί δε συμμετέχει στην ψηφοφορία.

4. Ο Οργανισμός μπορεί να διαλυθεί εάν ο αριθμός των Συμβαλλομένων Μερών μειωθεί σε λιγότερο από 50% των Μερών που υπογράφουν το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο του 1997, με την επιφύλαξη απόφασης της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνεται με ομοφωνία των ψηφισάντων.

5. Εάν κατ' εφαρμογή των προαναφερομένων, ο Οργανισμός διαλυθεί, η νομική προσωπικότητα και ικανότητα του, με την έννοια του άρθρου 4, εξακολουθούν να υφίστανται για τους σκοπούς εκκαθάρισής του.

Άρθρο 39

1. Η προσχώρηση στην παρούσα Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και με το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, οποιουδήποτε κράτους που δεν υπογράφει αυτό το τελευταίο Πρωτόκολλο, υπόκειται στην έγκριση της Γενικής Συνέλευσης που αποφασίζει με ομοφωνία των ψηφισάντων.

Ο Πρόεδρος της Γενικής Συνέλευσης κοινοποιεί στο κράτος που δεν έχει υπογράψει την απόφαση αποδοχής της προσχώρησης.

3. Το έγγραφο προσχώρησης κατατίθεται στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία πληροφορεί σχετικά τις κυβερνήσεις των άλλων κρατών που έχουν υπογράψει και προσχωρήσει στη Σύμβαση.

4. Η προσχώρηση αράζει να ισχύει την πρώτη μέρα του δεύτερου μήνα πουακολουθεί την κατάθεση του εγγράφου προσχώρησης.

Άρθρο 40

1. Η προσχώρηση στην παρούσα Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτάκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και με το Πρωτόκολλο που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997, είναι ανοιχτή σε περιφερειακούς οργανισμούς οικονομικής ολοκλήρωσης, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρόκειται να συμφωνηθούν μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών και αυτών των Οργανισμών, των οποίων ένα ή περισσότερα υπογράφοντα κράτη είναι μέλη. Οι εν λόγω όροι και προϋποθέσεις θα πρέπει να περιέχονται σε ένα πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης.

2. Το έγγραφο προσχώρησης κατατίθεται στην Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία πληροφορεί σχετικά τα άλλα Μέρη.

3. Η προσχώρηση ενός περιφερειακού οργανισμού οικονομικής ολοκλήρωσης θα αρχίσει να ισχύει την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την κατάθεση του εγγράφου προσχώρησης, υπό τον όρο ότι έχει τεθεί σε ισχύ το πρόσθετο Πρωτόκολλο που αναφέρεται ανωτέρω στην παράγραφο 1.

Το παρόν ενιαίο κείμενο της Σύμβασης και τών Παραρτημάτων της συντάχθηκε στη γερμανική, αγγλική, βουλγαρική, κροατική, δανική, ισπανική, γαλλική, ελληνική, ουγγρική, ιταλική, ολλανδική, νορβηγική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβένικη, σουηδική, τσεχική και τουρκική γλώσσα. Δυνάμει της τελικής ρήτρας της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960, της τελικής ρήτρας του Πρωτοκόλλου της 12ης Φεβρουαρίου 1981 που τροποποιεί την εν λόγω Σύμβαση, καθώς και της τελικής ρήτρας του Πρωτοκόλλου που άνοιξε για υπογραφή στις Βρυξέλλες το 1997 για την ενοποίηση της εν λόγω Σύμβασης, σε συνέχεια των διαφόρων τροποποιήσεων που έγιναν, σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των κειμένων υπερισχύει το κείμενο στη γαλλική γλώσσα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Άρθρο 1

1. Η Υπηρεσία είναι το όργανο το υπεύθυνο για την επίτευξη των στόχων και την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στη Σύμβαση ή καθορίζονται από τη Γενική Συνέλευση ή το Συμβούλιο και τα βοηθητικά τους όργανα. Επεξεργάζεται και υποβάλλει στα αρμόδια όργανα προτάσεις σχετικά με την άσκηση των διαφόρων - αρμοδιοτήτων τους και την εκτέλεση των διαφόρων καθηκόντων τους καθώς και σχετικά με τα άλλα καθήκοντα που ανατίθενται στον Οργανισμό. Παρέχει επίσης τη βοήθεια της στη Γενική Συνέλευση και στο Συμβούλιο καθώς και στα βοηθητικά τους όργανα κατά την εκτέλεση των εποπτικών καθηκόντων τους.

2. Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της, η Υπηρεσία μπορεί να επικουρείται, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, από πολιτικούς και στρατιωτικούς εμπειρογνώμονες, οι οποίοι ορίζονται από τα κράτη ή τους ενδιαφερόμενους οργανισμούς παροχής εξυπηρετήσεων.

3. Η Υπηρεσία ενεργεί ως κέντρο διακυβερνητικής συνεργασίας και συντονισμού στον τομέα της αεροναυτιλίας. Υποβάλλει προτάσεις και παρέχει την αναγκαία υποστήριξη για τη σύγκλιση προς ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και για την εφαρμογή του.

4. Παρέχει, ιδίως, εξυπηρετήσεις ρύθμισης, πληροφόρησης, υποστήριξης καθώς και εξυπηρετήσεις συμβουλευτικού χαρακτήρα στα Συμβαλλόμενα Μέρη και με βάση συμφωνίες που συνάπτονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 της Σύμβασης, σε αναγνωρισμένους διεθνείς οργανισμούς και σε μη Συμβαλλόμενα κράτη.

5. Η Υπηρεσία ιδίως:

(α) συντονίζει τα σχέδια εφαρμογής των Συμβαλλομένων Μερών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύγκλιση προς ένα ομοιόμορφο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

(β) εξετάζει θέματα που αφορούν τον τομέα της αεροναυτιλίας, τα οποία μελετώνται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και άλλους διεθνείς οργανισμούς που χειρίζονται θέματα πολιτικής αεροπορίας και συντονίζει και υποβάλλει τροποποιήσεις στα έγγραφα του ICAO.

(γ) επεξεργάζεται λεπτομερείς προτάσεις σχεδίων για την εναρμόνιση και ολοκλήρωση των εξυπηρετήσεων και συστημάτων της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως των στοιχείων εδάφους και αέρα των αεροναυτιλιακών συστημάτων των Συμβαλλομένων Μερών, με σκοπό την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

(δ) επεξεργάζεται προτάσεις σχετικές με το μηχανισμό στρατηγικού σχεδιασμού και στρατηγικής οργάνωσης των διαδρομών και των δομών υποστήριξης του εναέριου χώρου, σε συντονισμό με πολιτικούς και στρατιωτικούς εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη.

(ε) επεξεργάζεται προτάσεις για την εναρμόνιση των κανονισμών που εφαρμόζονται στις εξυπηρετήσεις της εναέριας κυκλοφορίας, επεξεργάζεται συντονισμένες ή κοινές πολιτικές για τη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στους αερολιμένες και στη γειτνίαση αυτών·'και υποστηρίζει τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ευελιξίας κατά τη χρήση του εναέριου χώρου μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών.

(στ) υποβάλλει προτάσεις ή διαδραματίζει συμβουλευτικό ρόλο σε όλες τις πτυχές της γενικής πολιτικής και του σχεδιασμού. Το πεδίο δραστηριότητάς της δεν περιορίζεται στην επί διαδρομής διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, αλλά διευρύνεται προκειμένου να περιλάβει μια ολοκληρωμένη «από σημείο στάθμευσης σε σημείο στάθμευσης» («gate to gate») προσέγγιση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Κατά την επεξεργασία των προτάσεων αυτών επικουρείται από εθνικούς εμπειρογνώμονες.

(ζ) μελετά και προωθεί μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος και της αποδοτικότητας στο πεδίο της αεροναυτιλίας.

(η) επεξεργάζεται κοινά κριτήρια και κοινές διαδικασίες και μεθόδους, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αρίστη αποτελεσματικότητα και ποιότητα των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των εξυπηρετήσεων της εναέριας κυκλοφορίας.

(θ) συντονίζει τα προγράμματα έρευνας, ανάπτυξης, δοκιμών και αξιολόγησης (RTDE) των εθνικών οργανισμών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως τη συγκέντρωση και τη διάδοση των αποτελεσμάτων.

(ι) πραγματοποιεί κοινές μελέτες, δοκιμές και εργασίες εφαρμοσμένης έρευνας, καθώς και άλλες τεχνικές αναπτύξεις.

(κ) καθορίζει, σχεδιάζει, αναπτύσσει, επικυρώνει και οργανώνει την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, υπό την αιγίδα του Συμβουλίου.

6. Όταν η Υπηρεσία παρέχει εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας έχει ως αποστολή:

(α) να αποτρέπει συγκρούσεις μεταξύ αεροσκαφών.

(β) να διασφαλίζει την κανονική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας.

(γ) να παρέχει συμβουλές και πληροφορίες χρήσιμες για την ασφαλή και αποτελεσματική εκτέλεση των πτήσεων.

(δ) να ειδοποιεί τα κατάλληλα όργανα σχετικά με αεροσκάφη που χρειάζονται τη βοήθεια υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης και να παρέχει στα όργανα αυτά την αναγκαία συνδρομή.

Η Υπηρεσία συνεργάζεται στενά με τις οργανώσεις χρηστών, ούτως ώστε να ανταποκρίνεται όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά και πιο οικονομικά στις απαιτήσεις της πολιτικής αεροπορίας. Συνεργάζεται επίσης, στενά με τις στρατιωτικές αρχές ούτως ώστε να ανταποκρίνεται, υπό τους ίδιους όρους, στις ειδικές ανάγκες της στρατιωτικής αεροπορίας.

8. Για την εκπλήρωση της αποστολής της, η Υπηρεσία μπορεί, μεταξύ άλλων, να κατασκευάζει και να εκμεταλλεύεται τα κτίρια και τις εγκαταστάσεις που χρειάζεται.

Ωστόσο, θα προσφεύγει στις εθνικές τεχνικές υπηρεσίες και θα κάνει χρήση των υφισταμένων εθνικών εγκαταστάσεων οποτεδήποτε αυτό δικαιολογείται από τεχνική και οικονομική άποψη, προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε διπλή εργασία.

Άρθρο 2

Με την επιφύλαξη των εξουσιών που παρέχονται στη Γενική Συνέλευση και στο Συμβρύλιο, η Υπηρεσία διοικείται από ένα Γενικό Διευθυντή, ο οποίος χαίρει ευρείας διοικητικής ανεξαρτησίας όσον αφορά την εφαρμογή, τη χρησιμοποίηση και την αποτελεσματική λειτουργία των τεχνικών και χρηματοοικονομικών μέσων και των μέσων σε προσωπικό που τίθενται στη διάθεση του. Για το σκοπό αυτό, λαμβάνει κάθε μέτρο που κρίνει αναγκαίο για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.

2. Εξάλλου ο Γενικός Διευθυντής πρέπει, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης, με σκοπό να τα υποβάλει προς έγκριση στο Συμβούλιο:

(α) να επεξεργάζεται ετήσια και πενταετή προγράμματα εργασίας αναφέροντας τις επιπτώσεις επί της εξέλιξης του κόστους και των τιμών μονάδας.

(β) να καταρτίζει το πενταετές χρηματοοικονομικό σχέδιο και τον προϋπολογισμό, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων και, υπό τους όρους που προβλέπονται στο Παράρτημα IV, των τιμών μονάδας και των τιμολογίων.

(γ) να παρουσιάζει στο Συμβούλιο μία ετήσια έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες και τη χρηματοοικονομική κατάσταση του Οργανισμού.

(δ) να παρουσιάζει τις αρχές που διέπουν τη γενική διάρθρωση της Υπηρεσίας, ενώ οι λεπτομέρειες της διάρθρωσης αυτής ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Γενικού Διευθυντή.

3. Εξάλλου ο Γενικός Διευθυντής:

(α) υποβάλλει εκθέσεις σε κανονικά διαστήματα και ζητεί οδηγίες από το Συμβούλιο κάθε φορά που υπάρχει κίνδυνος να μην επιτευχθούν οι στόχοι, να γίνει υπέρβαση των προθεσμιών ή των χρηματοοικονομικών ανωτάτων ορίων ή σε περίπτωση που επιφέρονται σημαντικές τροποποιήσεις σε προγράμματα.

(β) διαπραγματεύεται τις συμφωνίες που προβλέπει το άρθρο 2 της Σύμβασης, μέσα στο πλαίσιο των οδηγιών που εκδίδει το Συμβούλιο.

Άρθρο 3

Ο Γενικός Διευθυντής καταρτίζει και υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο, τον Κανονισμό Συμβάσεων σχετικά με:

α) τη σύναψη συμβάσεων για την παροχή αγαθών και υπηρεσιών στον Οργανισμό.

β) την παροχή αγαθών και υπηρεσιών από τον Οργανισμό.

γ) την πώληση ή τη διάθεση πλεοναζόντων περιουσιακών στοιχείων.

Άρθρο 4

Ο Γενικός Διευθυντής καταρτίζει και υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο το Δημοσιονομικό Κανονισμός ο οποίος καθορίζει ιδίως τους όρους που διέπουν την καταβολή τωνεθνικών συνεισφορών, καθώς και τους όρους σύμφωνα με τους οποίους συνάπτει δάνεια η Υπηρεσία και μεριμνά για τη χρηστή δημοσιονομική διαχείριση συμπεριλαμβανομιενου του εσωτερικού ελέγχου.

Άρθρο 5

1. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των Συμβαλλομένων Μερών να υποβάλλουν προτάσεις, ο Γενικός Διευθυντής καταρτίζει και υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης των υπαλλήλων της Υπηρεσίας:

(α) ο εν λόγω περιλαμβάνει ιδίως διατάξεις σχετικές με την ιθαγένεια του προσωπικού, τις διαδικασίες και αρχές για την επιλογή και την πρόσληψη, τις μισθολογικές κλίμακες, τις συντάξεις, τον εσωτερικό φόρο, τα ασυμβίβαστα με το λειτούργημα, την επαγγελματική εχεμύθεια και τη συνέχεια της υπηρεσίας.

(β) οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας προσλαμβάνονται μεταξύ των υπηκόων των Συμβαλλομένων Μερών. Υπάλληλοι από μη Συμβαλλόμενα κράτη μπορούν να προσληφθούν στο πλαίσιο των συμφωνιών που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 3 της Σύμβασης ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις με δεόντως αιτιολογημένη απόφαση του Γενικού Διευθυντή.

2. Το Διοικητικό Δικαστήριο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας έχει αποκλειστική δικαιοδοσία επί των διαφορών μεταξύ του Οργανισμού και του προσωπικού της Υπηρεσίας, αποκλειομένου κάθε άλλου δικαστηρίου, εθνικού ή διεθνούς.

Άρθρο 6

1. Ο Γενικός Διευθυντής διορίζεται για μία θητεία πέντε ετών από τη Γενική Συνέλευση με σταθμιζόμενη πλειοψηφία, με την επιφύλαξη ότι η πλειοψηφία αυτή δεν είναι μικρότερη από τα τρία τέταρτα των σταθμιζομένων ψήφων των ψηφισάντων, σύμφωνα με τη στάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 11 της Σύμβασης και τουλάχιστον νπό τα τρία τέταρτα των Συμβαλλομένων Μερών που εκφράζουν άποψη με την ψήφο τους. Η θητεία του μπορεί να ανανεωθεί μία φορά υπό τους ιδίους όρους. Ο Κανονισμός Υπη-

ρεσιακής Κατάστασης του Γενικού Διευθυντή εγκρίνεται από το Συμβούλιο.

2. Ο Γενικός Διευθυντής αντιπροσωπεύει τον Οργανισμό ενώπιον των δικαστηρίων καθώς και εξωδίκως.

3. Επιπλέον, σύμφωνα με τις πολιτικές που εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο, ο Γενικός Διευθυντής:

(α) μπορεί να διορίζει και να παύει τα μέλη του προσωπικού σύμφωνα μέ τον Κανονισμό Υπηρεσιακής Κατάστασης των υπαλλήλων οι διορισμοί που αφορούν καθήκοντα βαθμού Α1 και Α2 για μία θητεία πέντε ετών, κατά γενικό κανόνα, ανανεώσιμη μία μόνο φορά, υπόκεινται στην έγκριση του Συμβουλίου.

(β) μπορεί να συνάπτει δάνεια σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονταν στο Δημοσιονομικό Κανονισμό και μέσα στα όρια που καθορίζονται για το σκοπό αυτό από το Συμβούλιο.

(γ) μπορεί να συνάπτει συμβάσεις σύμφωνα με τον Κανονισμό Συμβάσεων 3 του προβλέπεται στο άρθρο 3 και μέσα στα όρια που καθορίζονται για το σκοπό αοτό από το Συμβούλιο.

(δ) επεξεργάζεται και υποβάλει για έγκριση στο Συμβούλιο τον Κανονισμό περί προστασίας των δεδομένων που προβλέπεται στο άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (λ) τηςΣύμβασης.

(ε) επεξεργάζεται και υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο τους κανόνες και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στα πρότυπα, τις προδιαγραφές και τις πρακτικές σχετικά με τα συστήματα και τις εξυπηρετήσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

4. Ο Γενικός Διευθυντής μπορεί να εκτελεί τα ανωτέρω καθήκοντα του χωρίς να αναφέρεται προηγουμένως στο Συμβούλιο, αλλά τηρεί το Συμβούλιο ενήμερο για κάθε μέτρο που λαμβάνει κατά την άσκηση των προαναφερομένων εξουσιών.

5. Το Συμβούλιο καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους μπορεί να αντικατασταθεί ο Γενικός Διευθυντής σε περίπτωση κωλύματος.

Άρθρο 7

Ο προϋπολογισμός πρέπει να είναι ισοσκελισμένος σε έσοδα και έξοδα. Για κάθε οικονομικό έτος πρέπει να καταρτίζονται προβλέψεις όλων των εσόδων και εξόδων της Υπηρεσίας.

2. Το οικονομικό έτος αρχίζει την 1 η Ιανουαρίου και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου.

3. Ο Γενικός Διευθυντής υποβάλλει για έγκριση στο Συμβούλιο το σχέδιο προϋπολογισμού και το σχέδιο του πενταετούς χρηματοοικονομικού σχεδίου, το αργότερο στις 31 Οκτωβρίου του προηγουμένου έτους.

Άρθρο 8

Ο Οργανισμός μπορεί να δανείζεται από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές προκειμένου ναεξοικονομεί τους αναγκαίους πόρους για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.

2. Ο Οργανισμός μπορεί να εκδίδει δάνεια στις κεφαλαιαγορές ενός Συμβαλλομένου Μέρους, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο το σχετικό με την έκδοση εσωτερικών δανείων, ή σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοιο δίκαιο, με τη συγκατάθεση του Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ο Δημοσιονομικός Κανονισμός καθορίζει τις διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες ο Οργανισμός συνάπτει και αποπληρώνει δάνεια.

4. Κάθε προϋπολογισμός και κάθε πενταετές χρηματοοικονομικό σχέδιο καθορίζουν το μέγιστο ποσό, το οποίο ο Οργανισμός μπορεί να δανειστεί κατά τη διάρκεια των ετών που καλύπτονται από τον προϋπολογισμό και το πενταετές χρηματοοικονομικό σχέδιο.

5. Για θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος άρθρου, ο Οργανισμός ενεργεί σε συμφωνία με τις αρμόδιες αρχές των Συμβαλλομένων Μερών ή με τις εκδότριές τους Τράπεζες.

Άρθρο 9

Ο προϋπολογισμός και το πενταετές χρηματοοικονομικά σχέδιο μπορούν να αναθεωρούνται κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους, εάν οι περιστάσεις το απαιτούν, σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται για τη σύνταξη και την έγκρισή τους.

Άρθρο 10

1. Οι λογαριασμοί του συνόλου των εσόδων και εξόδων του προϋπολογισμού της Υπηρεσίας και η δημοσιονομική διαχείριση της Υπηρεσίας, ελέγχονται ετησίως από ένα Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου.

2. Το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου επικουρείται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του από εξωτερικούς συμβούλους ελεγκτές. Η εξωτερική εταιρία συμβούλων - ελεγκτών διορίζεται από το Συμβούλιο για μια περίοδο τριών ετών, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (στ) της Σύμβασης.

3. Σκοπός του ελέγχου που πραγματοποιεί το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου, με τη βοήθεια εξωτερικών συμβούλων - ελεγκτών, είναι να διαπιστωθεί η κανονικότητα των εσόδων και εξόδων και να εξακριβωθεί η χρηστή δημοσιονομική διαχείριση. Το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου υποβάλλει στο Συμβούλιο, μετά τη λήξη κάθε οικονομικού έτους, μια έκθεση στην οποία επισυνάπτονται οι παρατηρήσεις της Υπηρεσίας. Το Συμβούλιο μπορεί να δώσει εντολή στην Υπηρεσία να λάβει τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία συνιστά η έκθεση ελέγχου, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 2 περίπτ. (α) της Σύμβασης.

4. Το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου μεριμνά για τη δημιουργία ενός κατάλληλου μηχανισμού εσωτερικού ελέγχου εντός της Υπηρεσίας, σύμφωνα με τις πρακτικές και τις αρχές της χρηστής διαχείρισης.

5. Το Συμβούλιο Λογιστικού Ελέγχου μπορεί να εξετάζει και άλλα σχέτικα με την Υπηρεσία χρηματοοικονομικά θέματα, σύμφωνα με την εντολή του.

Άρθρο 11

1. Διοικητικές και τεχνικές επιθεωρήσεις των μονάδων της Υπηρεσίας μπορούν να πραγματοποιούνται, εφόσον ζητηθεί από το Συμβούλιο, είτε αυτό ενεργεί ιδία πρωτοβουλία ή ύστερα από αίτημα του Γενικού Διευθυντή.

2. Οι επιθεωρήσεις αυτές πραγματοποιούνται από υπαλλήλους των διοικήσεων των Συμβαλλομένων Μερών, με εξωτερική βοήθεια, εφόσον απαιτείται. Κάθε επιτροπή επιθεώρησης αποτελείται από δύο τουλάχιστον πρόσωπα διαφορετικής ιθαγένεια και πρέπει, να περιλαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, ένα πρόσωπο που είχε λάβει μέρος σε μια προηγούμενη επιθεώρηση.

Άρθρο 12

Το Συμβούλιο καθορίζει τις γλώσσες εργασίας της Υπηρεσίας.

Άρθρο 13

Η Υπηρεσία προβαίνει στις απαραίτητες για τη λειτουργία της εκδόσεις.

Άρθρο 14

Όλα τα σχέδια τροποποιήσεων του Καταστατικού υποβάλλονται για έγκριση στη Γενική Συνέλευση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 1 περίπτ. (δ) της Σύμβασης.

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ

Περιοχές πληροφοριών πτήσης
Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βερολίνου
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ανοβέρου
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ρήγου
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βρέμης
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ντίσελντορφ
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Φρανκφούρτης
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μονάχου
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βερολίνου
Δημοκρατία της Αυστρίας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βιέννης
Βασίλειο του Βελγίου - Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βρυξελλών
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βρυξελλών
Δημοκρατία της Βουλγαρίας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Σόφιας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βάρνας
Κυπριακή Δημοκρατία
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λευκωσίας
Δημοκρατία της Κροατίας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ζάγκρεμπ
Βασίλειο της Δανίας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Κοπεγχάγης
Βασίλειο της Ισπανίας
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μαδρίτης
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μαδρίτης
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βαρκελώνης
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βαρκελώνης
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Καναρίων Νήσων
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Καναρίων Νήσων
Γαλλική Δημοκρατία - Πριγκιπάτο του Μονακό (*)
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Γαλλίας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Παρισίων
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βρέστης
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μπορντό
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μασσαλίας (*)
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ρεμς
Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Σκοτίας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Σκοτίας
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λονδίνου
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λονδίνου
Ελληνική Δημοκρατία
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Αθηνών
Δημοκρατία της Ουγγαρίας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βουδαπέστης
Ιρλανδία
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Shannon
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Shannon
Ωκεάνεια Μεταβατική Περιοχή Shannon
που ορίζεται από τις ακόλουθες συντεταγμένες: 51ο Βόρεια 15ο Δυτικά, 51ο Βόρεια 8ο Δυτικά, 48ο 30 Βόρεια 8ο Δυτικά, 49ο Βόρεια 15ο Δυτικά, 51ο Βόρεια 15ο Δυτικά σε επίπεδο πτήσης 55 και άνω.
Ιταλική Δημοκρατία
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μιλάνου
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ρώμης
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Brindisi
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μιλάνου
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ρώμης
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Brindisi
Δημοκρατίας της Μάλτας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μάλτας
Βασίλειο της Νορβηγίας
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Όσλο
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Stavanger
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Trondheim
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Bodψ
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Όσλο
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Stavanger
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Trondheim
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Bodψ
Ωκεάνεια Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Bodψ
Βασίλειο των Κάτω Χωρών
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Άμστερνταμ
Πορτογαλική Δημοκρατία
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λισσαβόνας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λισσαβόνας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Σάντα Μαρία
Ρουμανία
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Βουκουρεστίου
Σλοβακική Δημοκρατία
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Μπρατισλάβας
Δημοκρατία της Σλοβενίας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Λουμπλιάνας
Βασίλειο της Σουηδίας
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Malmφ
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Στοκχόλμης
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Sundsvall
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Malmφ
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Στοκχόλμης
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Sundsvall
Ελβετική Συνομοσπονδία
Ανώτερη Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ελβετίας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ελβετίας
Τσεχική Δημοκρατία
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Πράγας
Τουρκική Δημοκρατία
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Άγκυρας
Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Ισταμπούλ

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Φορολογικές διατάξεις

Άρθρο 1

1. Με την επιφύλαξη των απαλλαγών που προβλέπονται στα άρθρα 22 και 23 της Σύμβασης, όταν ο Οργανισμός, κατά την άσκηση της επίσημης αποστολής του, προβαίνει σε σημαντικές αγορές αγαθών ή χρησιμοποιεί υπηρεσίες σημαντικής αξίας, σχετικά με τις οποίες καταβλήθηκαν ή

πρέπει να καταβληθούν έμμεσοι φόροι, δασμοί ή τέλη (περιλαμβανομένων των φόρων, δασμών ή τελών που εισπράττονται κατά την εισαγωγή, διαφόρων των αναφερομένων στο άρθρο 23 παρ. 1 της Σύμβασης), οι κυβερνήσεις των κρατών μελών προβαίνουν, στο μέτρο του δυνατού, στις κατάλληλες ενέργειες για να αντισταθμίσουν την επίπτωση επί του Οργανισμού αυτών των φόρων, δασμών ή τελών, είτε με προσαρμογή των χρηματικών συνεισφορών που καταβάλλονται στον Οργανισμό, είτε με επιστροφή στον Οργανισμό του ποσού αυτών των φόρων, δασμών ή τελών. Οι εν λόγω φόροι, δασμοί ή τέλη μπορούν επίσης να αποτελέσουν αντικείμενο απαλλαγής.

2. Όσον αφορά τις πληρωμές, στις οποίες οφείλει να προβεί ο Οργανισμός προς τα κράτη μέλη σε σχέση με επενδύσεις που πραγματοποιούν αυτά τα κράτη, στο μέτρο που οι αντίστοιχες δαπάνες πρέπει να επιστραφούν από τον Οργανισμό, τα εν λόγω κράτη φροντίζουν ώστε η κατάσταση λογαριασμού, την οποία υποβάλλουν στον Οργανισμό, να μην αναφέρει φόρους, δασμούς ή τέλη από τα οποία ο Οργανισμός θα είχε απαλλαγεί, τα οποία θα του επιστρέφονταν ή θα αποτελούσαν αντικείμενο προσαρμογής των χρηματικών συνεισφορών προς τον Οργανισμό, εάν ο Οργανισμός είχε ο ίδιος προβεί σε αυτές τις επενδύσεις.

3. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται στους φόρους, δασμούς ή τέλη που εισπράττονται ως πληρωμή για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας.

Άρθρο 2

Τα αγαθά που αποκτά ο Οργανισμός, στα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 1 παρ. 1, μπορούν να πωληθούν ή να διατεθούν με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, σύμφωνα μόνο με τους όρους που καθορίζονται από τις κυβερνήσεις των ενδιαφερομένων κρατών.

Άρθρο 3

1. Ο Γενικός Διευθυντής της Υπηρεσίας και τα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού υπόκεινται σε φόρο υπέρ του Οργανισμού, επί των αποδοχών και μισθών που τους καταβάλλει ο εν λόγω Οργανισμός, σύμφωνα με τους κανόνες και τους όρους που καθορίζει η Γενική Συνέλευση. Οι αποδοχές και οι μισθοί απαλλάσσονται από τον εθνικό φόρο εισοδήματος.

Οι αποδοχές και μισθοί που απαλλάσσονται από τον εθνικό φόρο εισοδήματος μπορούν ωστόσο να λαμβάνονται υπόψη από τα κράτη μέλη, όταν προσδιορίζουν το ποσό του φόρου που ισχύει επί των άλλων εισοδημάτων των δικαιούχων των αποδοχών και μισθών.

2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στις συντάξεις και τις προσόδους που καταβάλλει ο Οργανισμός.

3. Το όνομα, η ιδιότητα, η διεύθυνση, οι αποδοχές και ενδεχομένως οι συντάξεις των υπαλλήλων και πρώην υπαλλήλων, στους οποίους εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, ανακοινώνονται περιοδικά στα κράτη μέλη.

Άρθρο 4

Για την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος, ο Οργανισμός ενεργεί σε συμφωνία με τις αρμόδιες αρχές των ενδιαφερομένων κρατών μελών.

Άρθρο 5

1. Το παρόν Παράρτημα αντικαθιστά το πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης, που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 6 Ιουλίου 1970, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 21 Νοεμβρίου 1978, τα οποία τροποποιήθηκαν και τα δύο με το άρθρο XXXVIII του Πρωτοκόλλου που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 12 Φεβρουαρίου 1981 για την τροποποίηση της Σύμβασης.

2. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 1 ανωτέρω, οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το άρθρο 3 του πρόσθετου Πρωτοκόλλου της 6ης Ιουλίου 1970, συνεχίζουν να ισχύουν μέχρι την πλήρη εκκαθάριση των απαιτήσεων και υποχρεώσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΟΙΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΕΛΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Διατάξεις σχετικά με το κοινό σύστημα τελών διαδρομής

Άρθρο 1

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να συνεχίσουν να διαχειρίζονται ένα κοινό σύστημα καθορισμού, τιμολόγησης και είσπραξης των τελών διαδρομής, με βάση ένα ενιαίο τέλος ανά πτήση και να χρησιμοποιούν για το σκοπό αυτό τις υπηρεσίες του EUROCONTROL.

Άρθρο 2

Ο Οργανισμός καθορίζει, τιμολογεί και εισπράττει τα τέλη διαδρομής που καταλογίζονται στους χρήστες των εξυπηρετήσεων αεροναυτιλίας επί διαδρομής, ύστερα από πρόταση των Συμβαλλομένων Μερών που συμμετέχουν στο κοινό σύστημα τελών διαδρομής.

Άρθρο 3

Σε ό,τι αφορά τα τέλη διαδρομής, το Συμβούλιο αποτελεί το όργανο το υπεύθυνο για τον καθορισμό των τρόπων εκτέλεσης των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνονται στον τομέα των τελών διαδρομής και για την εποπτεία των καθηκόντων της Υπηρεσίας στον τομέα αυτό.

Ειδικότερα, το Συμβούλιο:

(α) προετοιμάζει τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνονται σε θέματα πολιτικής τελών διαδρομής.

(β) καθορίζει τη λογιστική μονάδα στην οποία εκφράζονται τα τέλη διαδρομής.

(γ) σύμφωνα με τις αποφάσεις που λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 6 παρ. 2 της Σύμβασης, καθορίζει τους όρους εφαρμογής του συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των όρων πληρωμής καθώς επίσης και των τιμών μονάδας, των τιμολογίων και της περιόδου εφαρμογής τους.

(δ) εγκρίνει τις εκθέσεις τις σχετικές με τις δραστηριότητες του EUROCONTROL σε θέματα τελών διαδρομής.

(ε) υιοθετεί το δημοσιονομικό κανονισμό που εφαρμόζεται στο σύστημα τελών διαδρομής.

(στ) εγκρίνει τα παραρτήματα του προϋπολογισμού τα σχετικά με τις δραστηριότητες του EUROCONTROL σε θέματα τελών διαδρομής.

Άρθρο 4

Τα τέλη διαδρομής που αναφέρονται στο τιμολόγιο, το οποίο εκδίδει ο Οργανισμός, αποτελούν ένα ενιαίο τέλος που οφείλεται για κάθε πτήση, το οποίο συνιστά ενιαία απαίτηση του EUROCONTROL πληρωτέα στα Κεντρικά Γραφεία του.

Άρθρο 5

1. Το τέλος οφείλεται από το πρόσωπο που εκμεταλλευόταν το αεροσκάφος κατά τη στιγμή·που πραγματοποιήθηκε η πτήση. Το τέλος είναι μία προνομιούχος απαίτηση επί του αεροσκάφους, σε σχέση με το οποίο οφείλεται το τέλος, ανεξάρτητα από το πρόσωπο στην κατοχή του οποίου βρίσκεται, εάν το επιτρέπει το δίκαιο του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Όταν για την αναγνώριση της πτήσης χρησιμοποιείται ένας ενδείκτης ICAO, ή οποιοσδήποτε άλλος αναγνωρισμένος ενδείκτης, ο EUROCONTROL μπορεί να θεωρήσει ως εκμεταλλευόμενο, τον οικονομικό φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, στον οποίο ο εν λόγω ενδείκτης έχει χορηγηθεί ή βρισκόταν υπό εξέλιξη η διαδικασία της χορήγησης του κατά τη στιγμή της πτήσης ή ο οποίος έχει αναγνωριστεί στο κατατεθειμένο σχέδιο πτήσης ή έχει αναγνωριστεί με τη χρήση του ενδείκτη ICAO ή οποιουδήποτε άλλου ενδείκτη αναγνωρισμένου στις επικοινωνίες με τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο.

3. Αν η ταυτότητα του εκμεταλλευόμενου δεν είναι γνωστή ως ο εκμεταλλευόμενος του αεροσκάφους θεωρείται ο ιδιοκτήτης αυτού, εκτός εάν αποδείξει ποιο άλλο πρόσωπο ήταν ο εκμεταλλευόμενος.

4. Ο εκμεταλλευόμενος και ο κύριος του αεροσκάφους ευθύνονται αλληλέγγυα, για την καταβολή του τέλους, εάν το επιτρέπει το δίκαιο του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 6

1. Σε περίπτωση που δεν έχει καταβληθεί το οφειλόμενο ποσό, είναι δυνατόν να ληφθούν μέτρα για αναγκαστική είσπραξη, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν την κράτηση ή την αναγκαστική πώληση αεροσκαφών, εάν το Επιτρέπει, το δίκαιο του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο έδαφος του οποίου προσγειώθηκε το αεροσκάφος.

2. Ύστερα από σχετική αίτηση του EUROCONTROL, τα μέτρα μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν την επανεξέταση από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε αρμόδιο οργανισμό, των διοικητικών αδειών των σχετικών με τη δραστηριότητα αερομεταφοράς ή τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες χορηγήθηκαν σε ένα χρήστη υπόχρεο για την καταβολή του τέλους, εάν αυτό επιτρέπεται από τη σχετική νομοθεσία.

Άρθρο 7

1. Οι προσφυγές για την είσπραξη του οφειλόμενου ποσού ασκούνται είτε από τον EUROCONTROL είτε, μετά από αίτηση του EUROCONTROL από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, είτε από οποιοδήποτε όργανο εξουσιοδοτημένο για το σκοπό αυτό από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος.

2. Η είσπραξη πραγματοποιείται με δικαστική ή με διοικητική διαδικασία.

3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος γνωστοποιεί στον EUROCONTROL τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στο Κράτος αυτό, καθώς και τα αρμόδια δικαστήρια ή τις αρμόδιες διοικητικές αρχές.

Άρθρο 8

Οι προσφυγές για την είσπραξη ασκούνται στο έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους:

(α) όπου ο οφειλέτης έχει την κατοικία ή την έδρα του.

(β) όπου ο οφειλέτης διατηρεί εμπορική εγκατάσταση, εφόσον η κατοικία ή η έδρα του δεν βρίσκονται στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους.

(γ) όπου, ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) και (β) ανωτέρω, ο οφειλέτης κατέχει περιουσιακά στοιχεία.

(δ) ελλείψει των λόγων δικαιοδοσίας που αναφέρονται στις περιπτώσεις (α) έως και (γ) ανωτέρω, όπου ο EUROCONTROL έχει τα Κεντρικά Γραφεία του.

Άρθρο 9

1. Οι διατάξεις των άρθρων 5, 6, 7 και 8 δεν αποκλείουν τη δυνατότητα για οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος ή για οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο από Συμβαλλόμενο Μέρος όργανο, το οποίο ενεργεί ύστερα από σχετική αίτηση του EUROCONTROL, να προβεί στην είσπραξη του οφειλόμενου ποσού με κράτηση ή αναγκαστική πώληση αεροσκάφους, σύμφωνα με τη διοικητική ή δικαστική διαδικασία του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Η εξουσία κράτησης ή αναγκαστικής πώλησης επεκτείνεται στον εξοπλισμό, στα ανταλλακτικά, στα καύσιμα, στα εφόδια και στα έγγραφα του αεροσκάφους που κρατείται ή πωλείται.

3. Το κύρος και η ισχύς της κράτησης και της αναγκαστικής πώλησης καθορίζονται από τη νομοθεσία του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο έδαφος του οποίου έλαβε χώρα η κράτηση.

Άρθρο 10

Ο EUROCONTROL έχει την ικανότητα να ασκεί προσφυγή ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων και διοικητικών αρχών των κρατών που δεν είναι μέρη της Σύμβασης.

Άρθρο 11

Οι ακόλουθες αποφάσεις που λαμβάνονται σε ένα Συμβαλλόμενο Μέρος αναγνωρίζονται και εκτελούνται στα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη:

(α) οι οριστικές αποφάσεις δικαστηρίων.

(β) οι διοικητικές αποφάσεις που υπόκειντο σε ένδικα μέσα, αλλά δεν υπόκεινται πλέον, είτε διότι το δικαστήριο απέρριψε το ένδικο μέσο με οριστική απόφαση, είτε διότι ο αιτών παραιτήθηκε, είτε διότι η προθεσμία άσκησης του ενδίκου μέσου έχει εκπνεύσει.

Άρθρο 12

Οι αποφάσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 11 δεν αναγνωρίζονται ούτε εκτελούνται, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) αν το δικαστήριο ή η διοικητική αρχή του Συμβαλλόμενου Μέρους προέλευσης δεν ήταν αρμόδια, σύμφωνα με το άρθρο 8.

(β) αν η απόφαση αντίκειται: στη δημόσια τάξη του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης.

(γ) αν δεν γνωστοποιήθηκε, στον οφειλέτη η απόφαση της διοικητικής αρχής ή η άσκηση της προσφυγής έγκαιρα, ώστε να μπορεί ο εν λόγω να αμυνθεί ή να ασκήσει ένδικα μέσα.

(δ) αν έχει προηγουμένως ασκηθεί προσφυγή σχετικά με τα ίδια τέλη διαδρομής και εκκρεμεί ακόμη ενώπιον δικαστηρίου, ή διοικητικής αρχής του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης.

(ε) αν η απόφαση είναι ασυμβίβαστη με απόφαση σχετική με τα ίδια τέλη διαδρομής που έχει εκδοθεί στο Συμβαλλόμενο Μέρος αναγνώρισης.

(στ) αν το δικαστήριο ή η διοικητική αρχή του Συμβαλλόμενου Μέρους προέλευσης, για να εκδώσει την απόφαση του/της, επέλυσε προδικαστικό ζήτημα σχετικό με την προσωπική κατάσταση και ικανότητα των φυσικών προσώπων, τις περιουσιακές σχέσεις των συζύγων ή τις κληρονομικές σχέσεις, κατά τρόπο που αντίκειται σε κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης, εκτός αν η απόφαση καταλήγει σε αποτέλεσμα ίδιο με εκείνο που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 13

Οι αποφάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11, οι οποίες είναι εκτελεστές στο Συμβαλλόμενο Μέρος προέλευσης, εκτελούνται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης. Εάν είναι αναγκαίο, η απόφαση περιβάλλεται τον εκτελεστήριο τύπο, μετά από απλή αίτηση, από ένα δικαστήριο, ή μια διοικητική αρχή του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης.

Άρθρο 14

1. Η αίτηση συνοδεύεται από:

(α) ένα κυρωμένο αντίγραφο της απόφασης.

(β) σε περίπτωση απόφασης δικαστηρίου που εκδίδεται ερήμην, το πρωτότυπο ή ένα κυρωμένο αντίγραφο εγγράφου που να αποδεικνύει, ότι έχει επιδοθεί εγκαίρως στον οφειλέτη το εισαγωγικό έγγραφο της δίκης.

(γ) σε περίπτωση διοικητικής απόφασης, ένα έγγραφο το οποίο να αποδεικνύει ότι σι ι προϋποθέσεις του άρθρου 11 πληρούνται.

(δ) ένα έγγραφο, το οποίο να αποδεικνύει ότι η απόφαση είναι εκτελεστή στο Συμβαλλόμενο Μέρος προέλευσης και ότι η απόφαση έχει επιδοθεί εγκαίρως στον οφειλέτη.

2. Μια προσηκόντως επικυρωμένη μετάφραση των εγγράφων προσκομίζεται, εάν αυτό απαιτείται από το δικαστήριο, ή τις διοικητικές αρχές του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης. Καμία επικύρωση ή άλλη ανάλογη διατύπωση δεν απαιτείται.

Άρθρο 15

1. Η αίτηση μπορεί να απορριφθεί μόνο για έναν από τους λόγους που προβλέπονται στο άρθρο 12. Αποκλείεται η επί της ουσίας αναθεώρηση της απόφασης από το Συμβαλλόμενο Μέρος αναγνώρισης.

2. Η διαδικασία αναγνώρισης και εκτέλεσης της απόφασης διέπεται από το δίκαιο του Συμβαλλόμενου Μέρους αναγνώρισης, στο μέτρο που η Σύμβαση δεν ορίζει διαφορετικά.

Άρθρο 16

Το ποσό που εισπράττεται από τον EUROCONTROL καταβάλλεται στα Συμβαλλόμενα Μέρη, σύμφωνα με τις αποφάσεις του Συμβουλίου.

Άρθρο 17

Σε περίπτωση ένα Συμβαλλόμενο Μέρος εισπράξει την απαίτηση, το εισπραχθέν ποσό καταβάλλεται το συντομότερο δυνατό στον EUROCONTROL, ο οποίος εφαρμόζει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 16. Τα έξοδα είσπραξης που έχει υποστεί αυτό το Συμβαλλόμενο Μέρος επιβαρύνουν τον EUROCONTROL.

Άρθρο 18

Οι αρμόδιες αρχές των Συμβαλλομένων Μερών συνεργάζονται με τον EUROCONTROL, για τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών διαδρομής.

Άρθρο 19

Αν το Συμβούλιο αποφασίσει ομόφωνα να παραιτηθεί από την είσπραξη ενός τέλους, τα ενδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορούν να προβούν σε οποιαδήποτε ενέργεια θεωρούν κατάλληλη. Στην περίπτωση αυτή, οι διατάξεις της Σύμβασης οι σχετικές με την είσπραξη αναγνώριση και την εκτέλεση των αποφάσεων παύουν να ισχύουν.

ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ

σχετικά με την αντικατάσταση της - Πολυμερούς Συμφωνίας της σχετικής με τα Τέλη Διαδρομής της 12ης Φεβρουαρίου 1981 από τις σχετικές διατάξεις του ενιαίου κειμένου της Διεθνούς Σύμτβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας όπως τροποποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1997, συμπεριλαμβανομένου του Παραρτήματος IV αυτής.

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,
Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,
Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΗΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ,
Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,
Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ,
ΤΟ ΠΡΙΓΚΙΠΑΤΟ ΤΟΥ ΜΟΝΑΚΟ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,
Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,
Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟ ΥΗΔΙΑΣ,
Η ΕΛΒΕΤΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ,
Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Που στο εξής καλούνται «τα Εθνικά Συμβαλλόμενα Μέρη», Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Που στο εξής καλείται «EUROCONTROL».

Έχοντας υπόψη τη Διεθνή Σύμβαση EUROCONTROL τη σχετική με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας που τροποποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1981, και ιδίως τα άρθρα 6 παρ. 3, 7 παρ. 2, 11 και 12.

Έχοντας υπόψη το Μέτρο υπ' αριθμ. 85/1943 που αποφάσισε ή Μόνιμη Επιτροπή του EUROCONTROL, σχετικά με τη σύναψη του παρόντος Πρόσθετου Πρωτοκόλλου.

Επειδή τα Εθνικά Συμβαλλόμενα Μέρη υπογράφουν την ημέρα αυτή ένα Πρωτόκολλο για την ενοποίηση της

Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960 σε συνέχεια των διαφόρων τροποποιήσεων που έγιναν (καλούμενο στο εξής «το Πρωτόκολλο»), Επειδή ο EUROCONTROL είναι, μαζί με τα Εθνικά Συμβαλλόμενα Μέρη, μέρος της Πολυμερούς Συμφωνίας της σχετικής με τα τέλη διαδρομής της 12ης Φεβρουαρίου 1981 (καλούμενη στο εξής «η Πολυμερής Συμφωνία»).

Επειδή, εντούτοις, το Πρωτόκολλο ανοίγεται για υπογραφή μόνο από τα Εθνικά Συμβαλλόμενα Μέρη και από κάθε άλλο κράτος που έχει κληθεί στη Διπλωματική Συνδιάσκεψη κατά τη διάρκεια της οποίας υιοθετήθηκε το εν λόγω ή από κάθε άλλο κράτος που έχει εξουσιοδοτηθεί να το υπογράψει από τη Μόνιμη Επιτροπή του EUROCONTROL.

Επειδή σύμφωνα με το άρθρο IV του Πρωτοκόλλου, από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του έν λόγω, η Πολυμερής Συμφωνία καταργείται και αντικαθίσταται από τις σχετικές διατάξεις του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης που επισυνάπτεται στο Πρωτόκολλο, συμπεριλαμβανομένου του Παραρτήματος IV αυτής.

Επειδή μία τέτοια αντικατάσταση είναι δυνατή μόνο με τη συναίνεση όλων των Μερών, Συμφώνησαν ως ακολούθως:

Άρθρο 1

Από την ημερομηνία που αρχίζει να ισχύει το Πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997 για την ενοποίηση της Διεθνούς Σύμβασης EUROCONTROL της σχετικής με τη Συνεογασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960, σε συνέχεια των διαφόρων τροποποιήσεων που έγιναν, η Πολυμερής Συμφωνία η σχετική με τα τέλη διαδρομής της 12ης Φεβρουαρίου 1981 καταργείται.

Άρθρο 2

Η Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου φροντίζει ώστε να καταχωρηθεί το παρόν Πρωτόκολλο στη Γενική Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών, σύμφωνα με το άρθρο 102 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, σύμφωνα με το άρθρο 83 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφοντες Πληρεξούσιοι, αφού παρουσίασαν τα πληρεξούσια έγγραφα τους, τα οποία βρέθηκαν εντάξει, υπέγραψαν το παρόν Πρόσθετο Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στις Βρυξέλλες, στις 27 Ιουνίου 1997, στη γερμανική, αγγλική, βουλγαρική, κροατική, δανική, ισπανική, γαλλική, ελληνική, ουγγρική, ιταλική, ολλανδική, νορβηγική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβένικη, σουηδική, τσεχική και τουρκική γλώσσα, σε ένα μόνο αντίτυπο, το οποίο θα κατατεθεί στο αρχείο της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία θα διαβιβάσει ακριβή αντίγραφα στους υπογράφοντες. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των κειμένων, υπερισχύει το κείμενο στη γαλλική γλώσσα.

Για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας,
Για τη Δημοκρατία της Αυστρίας,
Για το Βασίλειο του Βελγίου,
Για τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας,
Για την Κυπριακή Δημοκρατία,
Για τη Δημοκρατία της Κροατίας,
Για το Βασίλειο της Δανίας,
Για το Βασίλειο της Ισπανίας,
Για τη Γαλλική Δημοκρατία,
Για το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας,
Για την Ελληνική Δημοκρατία,
Για τη Δημοκρατία της Ουγγαρίας,
Για την Ιρλανδία,
Για την Ιταλική Δημοκρατία,
Για το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου,
Για τη Δημοκρατία της Μάλτας,
Για το Πριγκιπάτο του Μονακό,
Για το Βασίλειο της Νορβηγίας,
Για το Βασίλειο των Κάτω Χωρών,
Για την Πορτογαλική Δημοκρατία,
Για τη Ρουμανία,
Για τη Σλοβακική Δημοκρατία,
Για τη Δημοκρατία της Σλοβενίας,
Για το Βασίλειο της Σουηδίας,
Για την Ελβετική Συνομοσπονδία,
Για την Τσεχική Δημοκρατία,
Για την Τουρκική Δημοκρατία,
Για τον EUROCONTROL,

Άρθρο δεύτερο

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργείται ο Ν. 1776/1988 (ΦΕΚ 102 Α΄).

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και των κειμένων που κυρώνονται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 39 παράγραφος 4 του ενιαίου κειμένου της Σύμβασης.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 18 Φεβρουαρίου 2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Π. ΜΟΛΥΒΙΑΤΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Μ. ΛΙΑΠΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 22 Φεβρουαρίου 2005

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Α. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ